MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE
L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

# RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2016
2017

Québec

MINISTÈRE DES TRANSPORTS,
DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE
L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

# RAPPORT ANNUEL DE GESTION

2016
2017

Québec

Cette publication a été réalisée par la Direction de la planification et de la veille stratégique,
en collaboration avec les différents secteurs et directions du ministère des Transports,
de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, et éditée par la Direction des communications.

Le contenu de cette publication se trouve sur le site Web
du Ministère à l'adresse suivante : www.transports.gouv.qc.ca.

Pour obtenir des renseignements, on peut :

- composer le 511 (au Québec) ou le 1-888-355-0511 (partout en Amérique du Nord)
- consulter le site Web du ministère des Transports, de la Mobilité durable
  et de l'Électrification des transports au www.transports.gouv.qc.ca
- écrire à l'adresse suivante : Direction des communications
  Ministère des Transports, de la Mobilité durable
  et de l'Électrification des transports
  500, boul. René-Lévesque Ouest, bureau 4.010
  Montréal (Québec) H2Z 1W7

Soucieux de protéger l'environnement, le ministère des Transports,
de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports favorise l'utilisation
de papier fabriqué à partir de fibres recyclées pour la production de ses imprimés
et encourage le téléchargement de cette publication.

Imprimé sur du papier Rolland Enviro100 contenant 100 % de fibres recyclées
postconsommation, certifié Éco-Logo, procédé sans chlore, FSC recyclé
et fabriqué à partir d'énergie biogaz.

100 %

ECOLOGO

BIO GAZ
ÉNERGIE

© Gouvernement du Québec, ministère des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports, 2017

ISBN 978-2-550-79356-4 (imprimé)
ISBN 978-2-550-79357-1 (PDF)

Dépôt légal – 2017
Bibliothèque et Archives nationales du Québec

Tous droits réservés. Reproduction à des fins commerciales par quelque procédé que ce soit
et traduction, même partielles, interdites sans l'autorisation écrite des Publications du Québec.

# TABLE GÉNÉRALE DES MATIÈRES

LE MOT DU MINISTRE ..... 5
LE MOT DU SOUS-MINISTRE ..... 7
MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS ..... 9
CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT ..... 111

# LE MOT DU MINISTRE

Monsieur Jacques Chagnon
Président de l'Assemblée nationale
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Président,

J'ai le plaisir de vous soumettre le *Rapport annuel de gestion 2016-2017* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, rédigé conformément aux dispositions de la Loi sur l'administration publique. Ce document fait état des principales réalisations du Ministère au regard de sa mission et de ses engagements. Il rend aussi compte de la façon dont les ressources allouées ont été utilisées.

Ce rapport présente également les résultats du Centre de gestion de l'équipement roulant, une unité autonome de service autofinancée.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Président, l'expression de mes sentiments les meilleurs.

Le ministre des Transports,
de la Mobilité durable et de
l'Électrification des transports

Original signé

LAURENT LESSARD

Québec, octobre 2017

# LE MOT DU SOUS-MINISTRE

Le sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports

Monsieur Laurent Lessard
Ministre des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports
Hôtel du Parlement, Québec

Monsieur le Ministre,

Conformément à la Loi sur l'administration publique, j'ai le plaisir de vous transmettre le *Rapport annuel de gestion 2016-2017* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

Ce rapport contient les résultats obtenus au regard des grandes orientations du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère, reconduit depuis deux ans, ainsi que ceux qui concernent les engagements de sa déclaration de services aux citoyens.

Par ailleurs, le rapport fait état des mesures que le Ministère a mises en place en vue d'améliorer sa performance globale. À cette fin, il s'est doté d'un plan de transformation organisationnelle couvrant la période 2017-2020. L'adoption de ce plan, en décembre 2016, était assortie de la mise en œuvre de huit chantiers visant à faire du Ministère une organisation modernisée et davantage performante, au service de l'ensemble des citoyens.

Les résultats du Centre de gestion de l'équipement roulant figurent également dans ce rapport.

Je souhaite enfin souligner la contribution soutenue et appliquée de chacun des membres du personnel sans qui les réalisations contenues dans ce rapport annuel n'auraient pu être possibles. L'organisation peut en effet compter sur un vaste bassin de gens compétents et d'expérience. Nous disposons ainsi d'atouts essentiels pour la moderniser et en améliorer la performance, comme nous sommes déterminés à le faire.

Je vous prie d'agréer, Monsieur le Ministre, l'expression de mes sentiments les plus respectueux.

Original signé

MARC LACROIX

Québec, octobre 2017

Antoine Farhat, ing. jr. et Roberto Lara Cardenas, ing., auditeurs du chantier de l'échangeur Turcot

# MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

# TABLE DES MATIÈRES


**LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION** ..... 13

**LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION DES ENQUÊTES ET DE L'AUDIT INTERNE** ..... 15

**QUELQUES RÉSULTATS EN UN COUP D'ŒIL** ..... 16

**LES FAITS SAILLANTS** ..... 18

**Partie 1 La présentation du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports** ..... 21

1.1 La mission ..... 22
1.2 La vision ..... 22
1.3 La clientèle ..... 22
1.4 Les partenaires ..... 22
1.5 L'organisation administrative ..... 23

**Partie 2 Les ressources** ..... 27

2.1 Les ressources humaines ..... 28
2.2 Les ressources financières ..... 33
2.3 Les ressources informationnelles ..... 43

**Partie 3 Les résultats** ..... 47

3.1 Le plan d'action de développement durable ..... 48
3.2 Les résultats relatifs au plan stratégique et au plan annuel de gestion des dépenses ..... 48
3.3 Les résultats des engagements énoncés dans la déclaration de services aux citoyens ..... 88

**Partie 4 Les exigences législatives et gouvernementales** ..... 93

4.1 L'emploi et la qualité de la langue française ..... 94
4.2 L'accès aux documents des organismes publics et la protection des renseignements personnels ..... 94
4.3 L'accès à l'égalité en emploi ..... 95
4.4 L'égalité entre les femmes et les hommes ..... 102
4.5 L'allégement réglementaire et administratif ..... 102
4.6 La gestion et le contrôle des effectifs et les renseignements relatifs aux contrats de service ..... 103
4.7 Le suivi des recommandations du Vérificateur général du Québec ..... 104
4.8 La politique de financement des services publics ..... 107
4.9 Le suivi de la mise en œuvre des standards sur l'accessibilité du Web ..... 110

# LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION

Les résultats et les renseignements contenus dans le présent rapport annuel de gestion relèvent de la responsabilité du sous-ministre et des membres de la direction du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports. Cette responsabilité porte sur l'exactitude, sur l'exhaustivité et sur la fiabilité de l'information présentée dans le *Rapport annuel de gestion 2016-2017*.

À notre connaissance, les résultats et les renseignements du *Rapport annuel de gestion 2016-2017* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports :

- → décrivent fidèlement la mission, les domaines d'activité, la structure et l'utilisation des ressources de l'organisation ;
- → présentent les engagements, les principaux objectifs et les résultats de l'organisation ;
- → couvrent l'ensemble des interventions importantes du Ministère ;
- → fournissent de l'information sur les exigences législatives et gouvernementales ;
- → sont fiables et exacts.

Les membres de la direction approuvent le présent rapport annuel de gestion.

À notre avis, l'information contenue dans ce document correspond à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2017.

Les membres de la direction,

Original signé

MARC LACROIX
Sous-ministre

Original signé

STÉPHANE LAFAUT
Sous-ministre associé aux territoires

Original signé

MARIE-FRANCE BÉRARD
Sous-ministre adjointe aux grands projets

Original signé

CHANTAL GINGRAS
Sous-ministre adjointe à la région métropolitaine de Montréal

Original signé

LYSANE MONTMINY
Sous-ministre adjointe à la performance organisationnelle

Original signé

JEAN VILLENEUVE
Sous-ministre adjoint aux services à la gestion par intérim

Original signé

ANNE-MARIE LECLERC
Sous-ministre adjointe à l'ingénierie et aux infrastructures

Original signé

JÉRÔME UNTERBERG
Sous-ministre adjoint à l'électrification des transports, à la sécurité et à la mobilité

Original signé

JULIE BLACKBURN
Sous-ministre adjointe à la gestion contractuelle et à la surveillance des marchés

# LE RAPPORT DE VALIDATION DE LA DIRECTION DES ENQUÊTES ET DE L'AUDIT INTERNE

Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons procédé à l'examen des informations présentées dans les parties 2.3 et 3.2 du *Rapport annuel de gestion 2016-2017* du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour l'exercice qui s'est terminé le 31 mars 2017 portant sur les résultats et les renseignements à l'égard des ressources informationnelles et du Plan stratégique 2013-2015 du Ministère. Pour ce qui est de l'information portant sur les ressources financières, principalement à la partie 2.2, l'examen a été effectué en collaboration avec une firme externe.

La responsabilité de l'exactitude, de l'exhaustivité, de la fiabilité et de la divulgation des informations contenues dans le *Rapport annuel de gestion 2016-2017* incombe à la direction du Ministère. Notre responsabilité consiste à évaluer le caractère plausible des résultats, des renseignements et des explications fournis ainsi que leur cohérence en nous fondant sur le travail accompli au cours de notre examen.

Cet examen s'inspire des Normes internationales pour la pratique professionnelle de l'audit interne de l'Institut des auditeurs internes. Ainsi, les travaux ont consisté essentiellement à obtenir des renseignements et des pièces justificatives, à mettre en œuvre des procédés analytiques, à réviser des calculs et à susciter des discussions portant sur les informations examinées. Ces travaux ne visaient pas à vérifier les systèmes de compilation, ni à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Par conséquent, notre conclusion ne constitue pas une opinion d'audit sur l'information contenue dans le *Rapport annuel de gestion 2016-2017*.

Le Plan stratégique 2013-2015 comprend plusieurs indicateurs, dont les résultats présentés dans la partie 3.2 du *Rapport annuel de gestion 2016-2017* proviennent de données externes pour lesquelles le Ministère n'est pas le propriétaire. Pour ces données, nous nous sommes assurés qu'elles étaient appuyées sur une source externe.

Au terme de notre examen, nous concluons que les informations contenues dans les parties examinées nous paraissent, à tous égards importants, plausibles et cohérentes.

Le directeur des enquêtes et de l'audit interne,

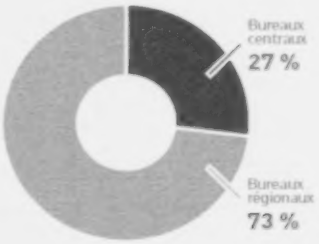
Original signé

MARTIN ST-LOUIS
Québec, septembre 2017

# QUELQUES RÉSULTATS EN UN COUP D'ŒIL

## RESSOURCES HUMAINES DU MINISTÈRE

**6 164**
**EMPLOYÉS** EN MOYENNE




**90 %**
TAUX DE **FIDÉLISATION** DU PERSONNEL RÉGULIER

**677**
**EMPLOYÉS EMBAUCHÉS**
pour **renforcer la lutte contre la collusion et la corruption**
depuis le 1er avril 2012

**784**
**EMPLOYÉS FORMÉS**
**sur l'éthique**
en moyenne par année
depuis 2013-2014

AUGMENTATION DE LA PROPORTION DES **TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES**

| | 2012-2013 | 2016-2017 |
|---|---|---|
| Surveillance des travaux routiers | 16 % | 38 % |
| Préparation de projets | 41 % | 58 % |
| Inspections des structures | 43 % | 59 % |

## RESSOURCES FINANCIÈRES DU MINISTÈRE

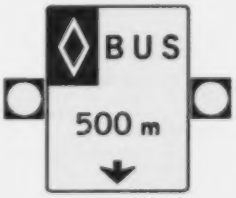
**4,0 G$**
DE DÉPENSES

**1,8 G$**
EN INVESTISSEMENTS

**3,7 G$**
DE REVENUS

## TRANSPORT COLLECTIF

**604 M**
DE DÉPLACEMENTS EN **TRANSPORT COLLECTIF**




**678 KM**
DE **VOIES RÉSERVÉES** OU **MESURES PRÉFÉRENTIELLES** POUR AUTOBUS

## ÉTAT DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

AUGMENTATION DE LA PROPORTION DES
### INFRASTRUCTURES EN BON ÉTAT

| | 2012-2013 | 2016-2017 |
|---|---|---|
| Chaussées (réseau routier supérieur) | 78 % | 79 % |
| Structures | 70 % | 75 % |
| Ponts sur le réseau municipal | 50 % | 56 % |

## ÉLECTRIFICATION ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES

**437**

**VÉHICULES ÉLECTRIQUES OU HYBRIDES RECHARGEABLES DANS LE PARC GOUVERNEMENTAL**

**30 %**
de plus qu'en 2015-2016

**512**

**ÉQUIPEMENTS SUBVENTIONNÉS**

pour l'**électrification en transport** routier, maritime, aérien et ferroviaire

## SÉCURITÉ ROUTIÈRE

**2e**

### MEILLEUR BILAN ROUTIER DEPUIS 70 ANS

351 **décès** en 2016, soit

**11**
**DE MOINS QU'EN 2015**

1 476 **blessés graves** en 2016, soit

**96**
**DE MOINS QU'EN 2015**

## SERVICES AUX CITOYENS

QUÉBEC 511
quebec511.info

diffuse **en continu** par téléphone, sur l'application mobile ou sur le Web, de l'information gratuite sur **l'état du réseau routier**

**2 586 897**

**PAGES VUES** EN MOYENNE PAR MOIS SUR LE SITE WEB DE QUÉBEC 511

# LES FAITS SAILLANTS

## UN PLAN DE TRANSFORMATION ORGANISATIONNELLE POUR LE MINISTÈRE

De façon à améliorer la performance globale de l'organisation, le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports a élaboré son Plan de transformation organisationnelle 2017-2020 et en a amorcé la mise en œuvre.

La vision à la base de cette transformation ciblait des dimensions bien précises, soit un niveau de performance accru, un cadre de gouvernance renforcé et une équipe mobilisée. Déjà, au 31 mars 2017, les premiers jalons du changement étaient franchis avec un bilan trimestriel positif, faisant état de la réalisation de 15 des 16 livrables prévus pour la période, dont la mise en place d'une direction générale se consacrant à la performance organisationnelle. Des politiques, des directives, des procédures et un cadre de gestion ont également été produits afin de soutenir l'amélioration des façons de faire du Ministère ainsi qu'une gestion plus efficace de ses ressources.

## DES CONDITIONS CLIMATIQUES EXTRÊMES – DES CORRECTIFS STRUCTURANTS

La tempête et les grandes marées survenues en décembre 2016 ont emporté des portions de chaussée ainsi que des murs de soutènement sur la route 132 dans diverses municipalités de la Haute-Gaspésie. Le Ministère a réalisé des travaux d'urgence afin de rétablir rapidement la circulation dans cette région du Québec.

Dans la foulée de la tempête sur l'autoroute 13, les 14 et 15 mars 2017, le Ministère a adopté une nouvelle structure de sécurité civile fonctionnelle et mobilisatrice par la mise sur pied d'une direction générale responsable de la sécurité civile et de la veille opérationnelle. Dans ce contexte, le Centre de coordination de la sécurité civile a été incorporé à la nouvelle structure, notamment afin de favoriser une meilleure coordination des opérations lors de situations d'urgence sur le territoire et une intégration accrue des processus de communication et de gestion de crise.

## LES TRAVAUX DE RECONSTRUCTION DES INFRASTRUCTURES ROUTIÈRES

L'année 2017 était la dernière année où l'on pouvait encore voir l'échangeur Turcot comme on le connaissait depuis sa construction, en 1967. En 2016-2017, une somme de 581 millions de dollars a été consacrée à la réalisation de ce gigantesque projet pour atteindre un niveau d'avancement de 46,7 %.

Les travaux de reconstruction de plusieurs infrastructures d'importance ont été entrepris au cours du dernier exercice financier. À cet effet, mentionnons le pont Gouin, qui relie les secteurs de Saint-Jean et Iberville, sur le réseau municipal, à Saint-Jean-sur-le-Richelieu, et le nouveau pont à Dolbeau-Mistassini. Les travaux pour la construction d'une voie de contournement du quartier de l'Isle Maligne à Alma ont aussi débuté.

Durant la même période, d'autres travaux prenaient fin, dont ceux de la réfection du pont des Draveurs, soit le pont le plus sollicité en Outaouais. Par ailleurs, le système de déglaçage automatique du pont de la rivière Gilbert, sur l'autoroute 73, en Beauce, qui a été qualifié de « joyau technologique », a fait l'objet d'un reportage remarqué à Radio-Canada.

## L'INDUSTRIE MARITIME

Dans le cadre du Programme de soutien aux investissements dans les infrastructures de transport maritime, des engagements de l'ordre de *51,4 millions de dollars ont été* accordés en 2016-2017 pour 9 projets visant à assurer le maintien et le développement des infrastructures portuaires.

## L'INDUSTRIE DU CAMIONNAGE

Un protocole d'entente liant le Québec, l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse a été signé concernant la circulation des grands trains routiers. Cette entente fait en sorte que les intervenants de l'industrie du camionnage transportent des marchandises plus facilement et plus efficacement dans ces quatre provinces. Ces véhicules constituent un choix rentable pour les expéditeurs, car ils transportent une plus grande quantité de marchandises à la fois, réduisant ainsi les émissions de gaz à effet de serre.

## UN NOUVEAU PROGRAMME D'AIDE FINANCIÈRE À L'ENTRETIEN DE LA ROUTE VERTE

Le 1er décembre 2016, le Ministère faisait l'annonce d'un nouveau programme d'aide financière pour l'entretien de la Route verte pour les années 2016-2017 à 2018-2019.

Ce programme s'inscrit dans la poursuite du volet 4 du programme Véloce II, portant sur l'entretien de la Route verte, lequel avait pris fin le 31 mars 2015. Doté d'une enveloppe budgétaire de 5,5 millions de dollars (500 000 dollars pour l'année 2016-2017 et 2,5 millions de dollars par année pour les deux années subséquentes), ce programme vise à assurer la pérennité de l'itinéraire cyclable national du Québec qu'est la Route verte. Il s'agit en effet d'un projet phare du développement des modes de transport autres que l'automobile afin d'encourager la population québécoise à opter pour des moyens de transport plus sains, économiques, écologiques et sécuritaires.

Faustin Habiyaremye et Hedi Ayadi, ingénieurs à la Direction du transport aérien.

# PARTIE 1

## LA PRÉSENTATION DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS

## 1.1 LA MISSION[1]

Le Ministère a pour mission d'assurer, sur tout le territoire, la mobilité durable des personnes et des marchandises par des systèmes de transport efficaces et sécuritaires qui contribuent au développement du Québec.

## 1.2 LA VISION

Le Ministère a pour vision d'être un leader de la mobilité durable et de l'électrification des transports dont l'expertise, la rigueur et la transparence sont au service de la population.

## 1.3 LA CLIENTÈLE

La clientèle du Ministère comprend toute personne ou toute entreprise susceptible d'utiliser les systèmes de transport à titre d'usager du réseau routier ou des réseaux maritime, aérien et ferroviaire, lorsque la gestion de ces réseaux relève du gouvernement du Québec, ou encore à titre d'usager de véhicules hors route.

## 1.4 LES PARTENAIRES

Le Ministère compte sur la collaboration et l'engagement de nombreux partenaires publics et privés pour offrir à la population et aux entreprises des systèmes de transport appropriés et efficaces. À cet égard, il maintient des liens étroits avec les ministères et organismes du gouvernement du Québec, avec les organismes publics de transport, avec les conseils intermunicipaux de transport ainsi qu'avec les organismes municipaux et intermunicipaux de transport. Il travaille aussi en collaboration avec les municipalités, les municipalités régionales de comté, les communautés métropolitaines, les communautés autochtones et les organismes qui les représentent, ainsi qu'avec le gouvernement du Canada et les gouvernements des autres provinces, des territoires et des autres pays.

Le Ministère est sans cesse à la recherche de nouvelles pratiques, d'améliorations techniques et d'expérimentations de nouveaux matériaux qui respectent les principes de développement durable. Pour ce faire, il assure une veille technologique et collabore avec les universités et les centres de recherche. Ses ingénieurs et ses techniciens effectuent des suivis de performance et d'évaluation de nouveaux produits et de nouvelles techniques de construction.

Les décisions et les actions du Ministère ont également un effet significatif sur l'économie du Québec, notamment en raison de son influence sur le déplacement des personnes et des biens ainsi que par les investissements qu'il réalise en tant que plus grand donneur d'ouvrage au sein du gouvernement du Québec. À cet effet, il maintient des échanges avec l'industrie afin d'optimiser ses pratiques et de permettre des gains significatifs dans le maintien et l'amélioration des actifs routiers du Québec.

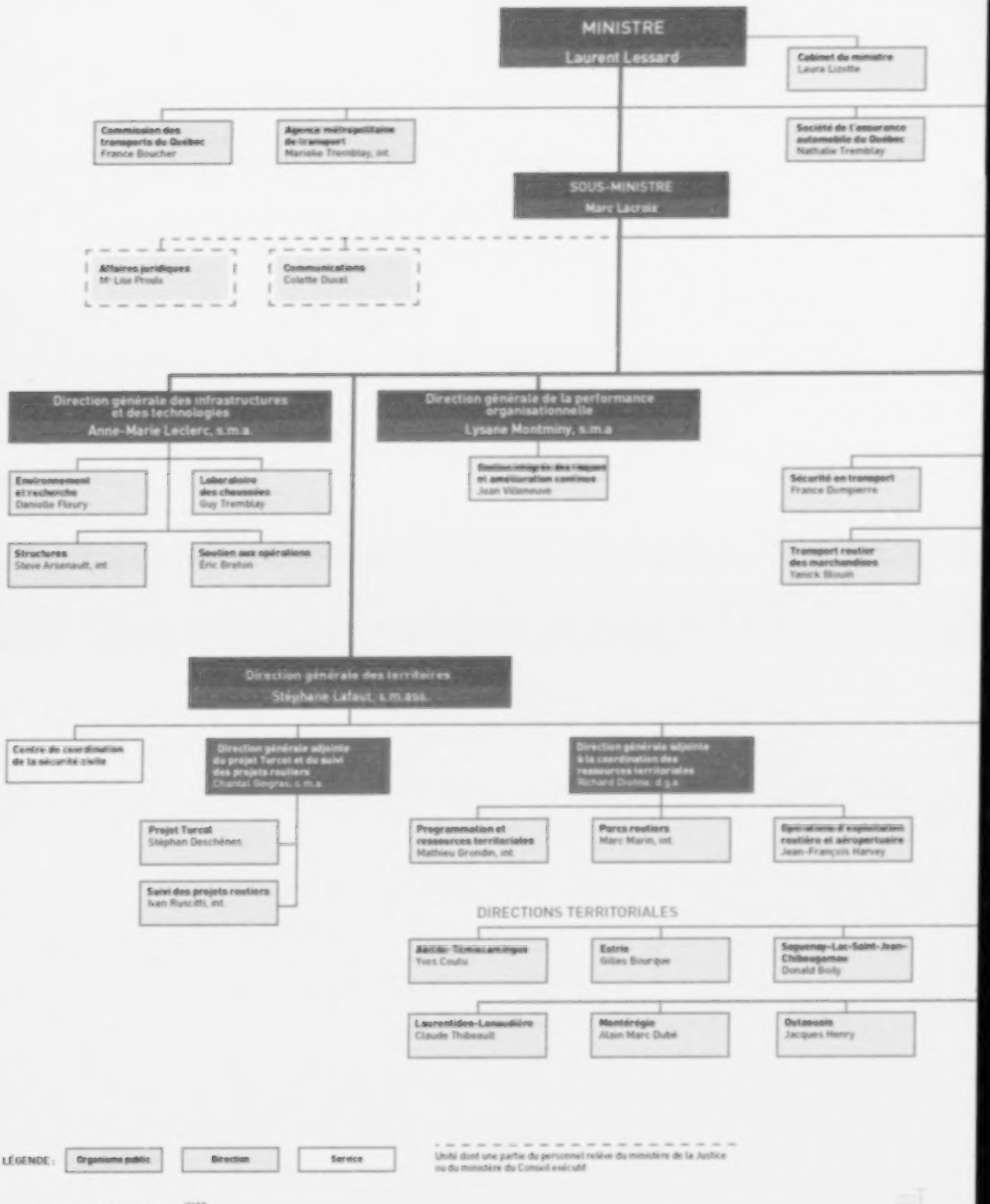
1. Le lecteur est invité à consulter le site Web du Ministère (transports.gouv.qc.ca) qui fournit l'ensemble de l'information concernant l'organisation.

## 1.5 L'ORGANISATION ADMINISTRATIVE

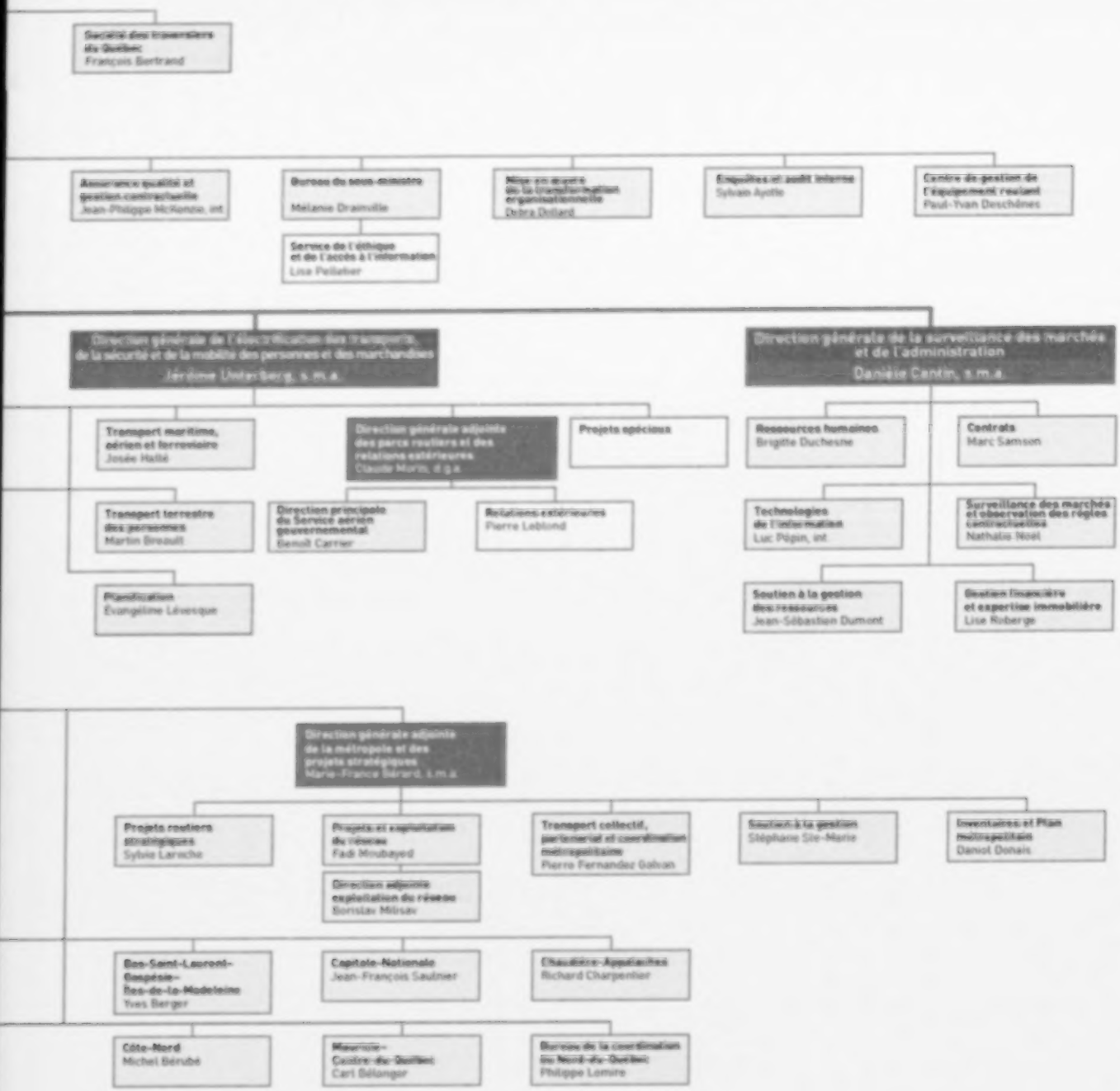
Le 3 février 2017, le Ministère a amorcé la révision de sa structure organisationnelle dans le cadre de la mise en œuvre du Plan de transformation organisationnelle 2017-2020. Cette réorganisation permet de clarifier les responsabilités, de renforcer l'imputabilité et d'assurer un meilleur équilibre des pouvoirs. La toute nouvelle structure organisationnelle du Ministère est entrée en vigueur dès le 1er avril 2017.

Le Ministère compte également une unité autonome de service, soit le Centre de gestion de l'équipement roulant.

Enfin, quatre organismes et sociétés relèvent directement du ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : la Commission des transports du Québec, la Société de l'assurance automobile du Québec, la Société des traversiers du Québec et l'Agence métropolitaine de transport. Ces organismes présentent chacun leur propre rapport annuel.


MINISTRE
Laurent Lessard
Cabinet du ministre
Laura Lizotte
Commission des transports du Québec
France Boucher
Agence métropolitaine de transport
Marieke Tremblay, int.
Société de l'assurance automobile du Québec
Nathalie Tremblay
SOUS-MINISTRE
Marc Lacroix
Affaires juridiques
Me Lise Proulx
Communications
Colette Duval
Direction générale des infrastructures et des technologies
Anne-Marie Leclerc, s.m.a.
Environnement et recherche
Danielle Fleury
Laboratoire des chaussées
Guy Tremblay
Structures
Steve Arsenault, int.
Soutien aux opérations
Éric Breton
Direction générale de la performance organisationnelle
Lysane Montminy, s.m.a
Soutien intégré des risques et amélioration continue
Jean Villeneuve
Sécurité en transport
France Dompierre
Transport routier des marchandises
Yanick Blouin
Direction générale des territoires
Stéphanie Lafaut, s.m.a.s.
Centre de coordination de la sécurité civile
Direction générale adjointe du projet Turcot et du suivi des projets routiers
Chantal Gingras, s.m.a.
Direction générale adjointe à la coordination des ressources territoriales
Richard Dionne, d.g.a.
Projet Turcot
Stéphan Deschênes
Suivi des projets routiers
Ivan Rusciti, int.
Programmation et ressources territoriales
Mathieu Grondin, int.
Parcs routiers
Marc Marin, int.
Opérations d'exploitation routière et aéroportuaire
Jean-François Harvey
DIRECTIONS TERRITORIALES
Abitibi-Témiscamingue
Yves Coutu
Estrie
Gilles Bourque
Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau
Donald Boily
Laurentides–Lanaudière
Claude Thibeault
Montérégie
Alain Marc Dubé
Outaouais
Jacques Henry
LÉGENDE :
Organisme public
Direction
Service
Unité dont une partie du personnel relève du ministère de la Justice ou du ministère du Conseil exécutif

# ORGANIGRAMME AU 31 MARS 2017



Marie-Renée Chauveau-Lavoie, arpenteur-géomètre au Service de la gestion des projets routiers.

# PARTIE 2

## LES RESSOURCES

# 2.1 LES RESSOURCES HUMAINES

## LA PRÉSENTATION DE L'EFFECTIF

Le Ministère peut compter sur un important effectif régulier[2] et occasionnel composé d'employés qui mettent leurs compétences et leurs habiletés au service de la population québécoise. L'effectif régulier moyen en poste au Ministère au cours de l'année 2016-2017 s'élève à 4 927 employés, soit 38 % de femmes et 62 % d'hommes. Du côté des employés occasionnels, l'effectif moyen s'élève à 1 237 personnes, dont 14 % de femmes et 86 % d'hommes.

Les données du Fonds aérien et du Fonds de la sécurité routière[3] sont présentées séparément de celles du Ministère.

EFFECTIF MOYEN PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL AU MINISTÈRE

| | 2015-2016 | | | 2016-2017 | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| TERRITOIRE DE TRAVAIL[a] | RÉGULIER | OCCASIONNEL[b] | TOTAL | RÉGULIER | OCCASIONNEL[b] | TOTAL |
| Abitibi-Témiscamingue[c] | 216 | 78 | 294 | 217 | 80 | 297 |
| Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine | 368 | 184 | 552 | 379 | 182 | 561 |
| Bureaux centraux de Québec | 1 381 | 49 | 1 430 | 1 343 | 50 | 1 393 |
| Bureaux centraux de Montréal | 220 | 5 | 225 | 287 | 9 | 296 |
| Capitale-Nationale | 340 | 60 | 400 | 329 | 51 | 380 |
| Chaudière-Appalaches | 269 | 93 | 362 | 263 | 90 | 353 |
| Côte-Nord | 210 | 58 | 268 | 210 | 64 | 274 |
| Région métropolitaine de Montréal | – | – | – | 589 | 227 | 816 |
| Estrie | 193 | 59 | 252 | 213 | 82 | 295 |
| Est-de-la-Montérégie | 218 | 69 | 287 | – | – | – |
| Île-de-Montréal | 293 | 126 | 419 | – | – | – |
| Laurentides-Lanaudière | 257 | 91 | 348 | 248 | 93 | 341 |
| Laval–Mille-Îles | 147 | 52 | 199 | – | – | – |
| Mauricie–Centre-du-Québec | 234 | 112 | 346 | 229 | 110 | 339 |
| Montérégie | – | – | – | 239 | 71 | 310 |
| Ouest-de-la-Montérégie | 222 | 61 | 283 | – | – | – |
| Outaouais | 170 | 57 | 227 | 170 | 58 | 228 |
| Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau | 212 | 68 | 280 | 211 | 70 | 281 |
| TOTAL | 4 950 | 1 222 | 6 172 | 4 927 | 1 237 | 6 164 |

a La Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques et la Direction de la Montérégie ont été créées le 1er avril 2016 à la suite d'une réorganisation et d'un nouveau découpage des territoires couverts. Les directions territoriales de l'Est-de-la-Montérégie, de l'Île-de-Montréal, de Laval–Mille-Îles et de l'Ouest-de-la-Montérégie ont alors été abolies.

b Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.

c Inclut les employés du Bureau de la coordination du Nord-du-Québec.

2. Lorsqu'il est utilisé avec les mots « personnel », « effectif » ou « employé », l'adjectif « régulier » désigne le personnel permanent et temporaire.
3. À compter de 2016-2017, les données des ressources humaines du Fonds de la sécurité routière sont présentées distinctivement de celles du Ministère.

EFFECTIF MOYEN PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU MINISTÈRE

| | EFFECTIF 2015-2016 | | | EFFECTIF 2016-2017 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CATÉGORIE D'EMPLOI | RÉGULIER | OCCASIONNEL[a] | TOTAL | RÉGULIER | OCCASIONNEL[a] | TOTAL | VARIATION (%) |
| Personnel d'encadrement | 294 | – | 294 | 287 | – | 287 | -2,4 |
| Professionnels | 909 | 23 | 932 | 918 | 25 | 943 | 1,2 |
| Ingénieurs | 871 | 4 | 875 | 884 | 3 | 887 | 1,4 |
| Techniciens des travaux publics | 969 | 25 | 994 | 980 | 30 | 1 010 | 1,6 |
| Personnel de soutien et technique | 1 074 | 175 | 1 249 | 1 061 | 176 | 1 237 | -1,0 |
| Ouvriers | 833 | 995 | 1 828 | 797 | 1 003 | 1 800 | -1,5 |
| TOTAL | 4 950 | 1 222 | 6 172 | 4 927 | 1 237 | 6 164 | -0,1 |

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.

EFFECTIF MOYEN PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU FONDS AÉRIEN

| | EFFECTIF 2015-2016 | | | EFFECTIF 2016-2017 | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| CATÉGORIE D'EMPLOI | RÉGULIER | OCCASIONNEL[a] | TOTAL | RÉGULIER | OCCASIONNEL[a] | TOTAL | VARIATION (%) |
| Personnel d'encadrement | 7 | – | 7 | 7 | – | 7 | 0,0 |
| Professionnels | 16 | – | 16 | 14 | – | 14 | -12,5 |
| Personnel de soutien et technique | 136 | 43 | 179 | 135 | 46 | 181 | 1,1 |
| Ouvriers | – | 2 | 2 | – | 1 | 1 | -50,0 |
| TOTAL | 159 | 45 | 204 | 156 | 47 | 203 | -0,5 |

a Cette donnée correspond au nombre moyen de personnes ayant occupé un emploi occasionnel au cours de l'année, à l'exception des stagiaires et des étudiants.

EFFECTIF MOYEN PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

| | EFFECTIF 2016-2017 | | |
|---|---|---|---|
| CATÉGORIE D'EMPLOI | RÉGULIER | OCCASIONNEL | TOTAL |
| Personnel d'encadrement | 1 | – | 1 |
| Professionnels | 3 | – | 3 |
| Ingénieurs | 3 | – | 3 |
| Techniciens des travaux publics | 1 | – | 1 |
| Personnel de soutien et technique | 2 | – | 2 |
| TOTAL | 10 | – | 10 |

## LA FORMATION ET LE PERFECTIONNEMENT DU PERSONNEL[4]

SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET AU PERFECTIONNEMENT SELON LE DOMAINE D'EXPERTISE AU MINISTÈRE ET AU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE[a]

| | MINISTÈRE | | FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE |
|---|---|---|---|
| DOMAINE D'EXPERTISE | 2015-2016 ($) | 2016-2017 ($) | 2016-2017 ($) |
| Administration[b] | 352 730 | 341 744 | 2 375 |
| Informatique et bureautique | 249 808 | 227 459 | 2 597 |
| Transports | 204 078 | 265 178 | 337 |
| Génie | 960 523 | 1 218 060 | 756 |
| Formation à la tâche du personnel ouvrier | 216 909 | 428 044 | – |
| Santé et sécurité au travail | 430 585 | 647 889 | – |
| Communication | 23 524 | 48 764 | – |
| Habiletés de gestion | 290 960 | 348 393 | – |
| Autres (égalité en emploi, retraite, sécurité civile) | 128 278 | 128 899 | – |
| TOTAL | 2 857 395 | 3 654 430 | 6 065 |

a Les coûts de formation excluent ceux engagés pour les étudiants et les stagiaires.
b Cette catégorie inclut notamment les activités de formation associées à la protection de l'intégrité des contrats publics et les activités de formation à l'éthique.

ACTIVITÉS DE FORMATION ET DE PERFECTIONNEMENT PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU MINISTÈRE

| | EFFECTIF MOYEN | | COÛT DE LA FORMATION ($) | | MOYENNE DE JOURS DE FORMATION PAR PERSONNE | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| CATÉGORIE D'EMPLOI | 2015-2016 | 2016-2017 | 2015-2016 | 2016-2017 | 2015-2016 | 2016-2017 |
| Personnel d'encadrement | 294 | 287 | 328 624 | 406 756 | 2,3 | 3,2 |
| Professionnels | 932 | 943 | 368 015 | 426 977 | 1,1 | 1,2 |
| Ingénieurs | 875 | 887 | 836 716 | 1 148 903 | 2,7 | 3,5 |
| Techniciens des travaux publics | 994 | 1 010 | 528 899 | 631 307 | 2,1 | 2,6 |
| Personnel de soutien et technique | 1 249 | 1 237 | 261 927 | 272 911 | 0,9 | 0,9 |
| Ouvriers | 1 828 | 1 800 | 533 214 | 767 576 | 1,4 | 2,2 |
| TOTAL | 6 172 | 6 164 | 2 857 395 | 3 654 430 | 1,6 | 2,1 |

4 Afin de prendre connaissance des explications concernant la formation et le perfectionnement du personnel, le lecteur est invité à lire la section sur l'embauche dans le cadre de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption dans l'objectif 3.1 du Plan stratégique 2013-2015.

ACTIVITÉS DE FORMATION ET DE PERFECTIONNEMENT PAR CATÉGORIE D'EMPLOI AU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

| CATÉGORIE D'EMPLOI | EFFECTIF MOYEN 2016-2017 | COÛT DE LA FORMATION ($) 2016-2017 | MOYENNE DE JOURS DE FORMATION PAR PERSONNE 2016-2017 |
|---|---|---|---|
| Personnel d'encadrement | 1 | 338 | 0,9 |
| Professionnels | 3 | – | – |
| Ingénieurs | 3 | 5 434 | 3,5 |
| Techniciens des travaux publics | 1 | – | – |
| Personnel de soutien et technique | 2 | 293 | 1,1 |
| Ouvriers | – | – | – |
| TOTAL | 10 | 6 065 | 1,4 |

SOMMES CONSACRÉES À LA FORMATION ET AU PERFECTIONNEMENT AU FONDS AÉRIEN[a]

| | 2016-2017 ($) |
|---|---|
| Activités de formation et de perfectionnement | 968 292 |

a Les données fournies sont le résultat d'un exercice de compilation des deux systèmes à la disposition du Fonds aérien, soit SAGIR et Britelynx. Ces systèmes ne permettent pas de faire la ventilation des données par domaine d'expertise ou par catégorie d'emploi.

## LES DÉPARTS À LA RETRAITE ET LES DÉPARTS VOLONTAIRES

En 2016-2017, le nombre de départs à la retraite correspond à 5 % de l'effectif, soit 246 départs pour une moyenne de 4 927 employés réguliers.

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR TERRITOIRE DE TRAVAIL – PERSONNEL RÉGULIER DU MINISTÈRE

| TERRITOIRE DE TRAVAIL[a] | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|
| Abitibi-Témiscamingue[b] | 21 | 15 |
| Bas-Saint-Laurent–Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine | 23 | 22 |
| Bureaux centraux de Québec | 46 | 51 |
| Bureaux centraux de Montréal | 6 | 9 |
| Capitale-Nationale | 18 | 19 |
| Chaudière-Appalaches | 18 | 5 |
| Côte-Nord | 7 | 7 |
| Région métropolitaine de Montréal | – | 34 |
| Estrie | 19 | 12 |
| Est-de-la-Montérégie | 18 | – |
| Île-de-Montréal | 10 | – |
| Laurentides-Lanaudière | 13 | 17 |
| Laval–Mille-Îles | 7 | – |
| Mauricie–Centre-du-Québec | 24 | 19 |
| Montérégie | – | 19 |
| Ouest-de-la-Montérégie | 10 | – |
| Outaouais | 14 | 9 |
| Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau | 16 | 8 |
| TOTAL | 270 | 246 |

a La Direction générale adjointe de la métropole et des projets stratégiques et la Direction de la Montérégie ont été créées le 1er avril 2016 à la suite d'une réorganisation et d'un nouveau découpage des territoires couverts. Les directions territoriales de l'Est-de-la-Montérégie, de l'Île-de-Montréal, de Laval-Mille-Îles et de l'Ouest-de-la-Montérégie ont alors été abolies.

b Inclut les employés du Bureau de la coordination du Nord-du-Québec.

NOMBRE DE DÉPARTS À LA RETRAITE PAR CATÉGORIE D'EMPLOI – PERSONNEL RÉGULIER DU MINISTÈRE DU FONDS AÉRIEN ET DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

| | MINISTÈRE | | FONDS AÉRIEN | FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE |
|---|---|---|---|---|
| CATÉGORIE | 2015-2016 | 2016-2017 | 2016-2017 | 2016-2017 |
| Personnel d'encadrement | 19 | 29 | – | – |
| Ingénieurs | 17 | 23 | – | – |
| Professionnels | 35 | 41 | 1 | – |
| Techniciens des travaux publics | 24 | 23 | – | – |
| Personnel de soutien et technique | 56 | 59 | 2 | – |
| Ouvriers | 119 | 71 | – | – |
| TOTAL | 270 | 246 | 3 | – |

NOMBRE DE DÉPARTS VOLONTAIRES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI EN 2016-2017 – PERSONNEL RÉGULIER DU MINISTÈRE

| CATÉGORIE | RETRAITE | DÉMISSION | MUTATION | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Personnel d'encadrement | 29 | 1 | 8 | 38 |
| Ingénieurs | 23 | 21 | 3 | 47 |
| Professionnels | 41 | 8 | 67 | 116 |
| Techniciens des travaux publics | 23 | 20 | 2 | 45 |
| Personnel de soutien et technique | 59 | 20 | 79 | 158 |
| Ouvriers | 71 | 13 | 2 | 86 |
| TOTAL | 246 | 83 | 161 | 490 |

Le taux de roulement du Ministère pour l'année 2016-2017 est de 10 %, comme en 2015-2016. Par ailleurs, il est inférieur au taux de roulement de la fonction publique du Québec qui est de 12 %.

NOMBRE DE DÉPARTS VOLONTAIRES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI EN 2016-2017 – PERSONNEL RÉGULIER DU FONDS AÉRIEN

| CATÉGORIE | RETRAITE | DÉMISSION | MUTATION | TOTAL |
|---|---|---|---|---|
| Personnel d'encadrement | – | – | 1 | 1 |
| Professionnels | 1 | 1 | 1 | 3 |
| Personnel de soutien et technique | 2 | 1 | 2 | 5 |
| TOTAL | 3 | 2 | 4 | 9 |

NOMBRE DE DÉPARTS VOLONTAIRES PAR CATÉGORIE D'EMPLOI EN 2016-2017, PERSONNEL RÉGULIER DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Aucun départ volontaire.

## LES BONIS AU RENDEMENT ACCORDÉS AU PERSONNEL D'ENCADREMENT EN 2016-2017

Le Ministère n'a versé aucun boni au rendement au personnel d'encadrement en 2016-2017.

## 2.2 LES RESSOURCES FINANCIÈRES

### LE MINISTÈRE

#### LES BUDGETS ET LES PROGRAMMES DU MINISTÈRE

Le budget de dépenses du Ministère couvre les dépenses courantes et la portion des investissements à long terme (amortissement) imputable à l'exercice en cours. Pour l'exercice financier 2016-2017, le budget de dépenses du Ministère a été établi à 654,5 millions de dollars alors que celui relatif aux investissements se chiffrait à 50,6 millions de dollars. Le budget d'investissements permet au Ministère d'acquérir divers biens dont la durée de vie s'étend sur plusieurs années, principalement des infrastructures autres que routières ainsi que des équipements et des systèmes informatiques capitalisables.

BUDGET, DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU MINISTÈRE (000 $)

| | BUDGET | MONTANTS RÉELS | MONTANTS RÉELS |
|---|---|---|---|
| | 2016-2017[a] | 2016-2017[b] | 2015-2016 |
| **Budget de dépenses** | | | |
| 01 – Infrastructures et systèmes de transport | 590 904,6 | 574 026,8 | 598 710,8 |
| 01 – Transport terrestre | 463 032,8 | 434 460,0 | 463 150,2 |
| 02 – Transport maritime | 106 595,1 | 107 208,2 | 103 655,3 |
| 03 – Transport aérien | 10 050,2 | 21 774,4 | 20 650,3 |
| 04 – Commission des transports du Québec[c] | 11 226,5 | 10 584,2 | 11 255,0 |
| 02 – Administration et services corporatifs | 63 574,4 | 59 546,6 | 58 467,5 |
| 01 – Direction | 9 109,8 | 8 589,4 | 8 665,0 |
| 02 – Services corporatifs | 47 879,9 | 45 092,1 | 43 434,5 |
| 03 – Planification, recherche et développement | 6 584,7 | 5 865,1 | 6 368,0 |
| TOTAL | 654 479,0 | 633 573,4 | 657 178,3 |
| **Budget d'investissements** | | | |
| 01 – Infrastructures et systèmes de transport | 44 631,2 | 27 871,9 | 33 714,3 |
| 01 – Transport terrestre | 13 193,0 | 4 219,0 | 6 733,4 |
| 02 – Transport maritime | 138,2 | 3,9 | 69,1 |
| 03 – Transport aérien | 31 000,0 | 23 649,0 | 26 851,4 |
| 04 – Commission des transports du Québec[c] | 300,0 | – | 60,4 |
| 02 – Administration et services corporatifs | 6 006,9 | 2 396,2 | 4 076,3 |
| 01 – Direction | 32,9 | 5,0 | 4,6 |
| 02 – Services corporatifs | 5 932,6 | 2 384,4 | 4 069,6 |
| 03 – Planification, recherche et développement | 41,4 | 6,8 | 2,1 |
| TOTAL | 50 638,1 | 30 268,1 | 37 790,6 |

a Budget de dépenses 2016-2017, voté par l'Assemblée nationale en mars 2016. Cette donnée ne tient pas compte des transferts budgétaires, autorisés par la réglementation, au cours de l'exercice financier 2016-2017.

b Données préliminaires au 21 avril 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

c La Commission des transports du Québec présente un rapport annuel de gestion distinct.

Globalement, les dépenses réalisées au cours de l'exercice 2016-2017 ont été sensiblement les mêmes que celles engagées au cours de l'exercice précédent, à l'exception de l'élément « Transport terrestre », qui, principalement à la suite de la modification du calendrier de versement des subventions en transport adapté, a diminué de 28,7 millions de dollars.

## LES REVENUS DU MINISTÈRE

Les revenus du Ministère se chiffrent à 45,7 millions de dollars.

REVENUS DU MINISTÈRE (000 $)[a]

| | MONTANTS RÉELS 2016-2017[b] | MONTANTS RÉELS 2015-2016 |
|---|---|---|
| Droits et permis[c] | 34 701,8 | 33 559,0 |
| Revenus divers | 1 022,6 | 961,8 |
| Ventes de terrains et bâtisses | – | 54,2 |
| Location de terrains et bâtisses | 722,6 | 798,0 |
| Autres | 300,0 | 109,6 |
| Intérêts | 2,9 | – |
| Amendes, pénalités et autres | 709,1 | 904,6 |
| Alcofrein[c] | 698,5 | 903,7 |
| Autres[d] | 10,6 | 0,9 |
| Recouvrements[e] | 9 009,7 | 6 764,9 |
| Transfert du gouvernement du Canada | 301,6 | – |
| TOTAL – REVENUS | 45 747,7 | 42 190,3 |

a L'ensemble de ces sommes est versé au Fonds consolidé du revenu. Les revenus de la Commission des transports du Québec sont exclus.
b Données préliminaires au 21 avril 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.
c Ces revenus sont perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour le compte du Ministère.
d Il s'agit de sommes perçues en cas d'inexécution ou de non-respect de contrats et de frais facturés pour des chèques retournés.
e Les recouvrements découlent d'ajustements des dépenses pour des années antérieures ainsi que de facturation pour des dommages causés à la propriété du Ministère.

La variation de 3,6 millions de dollars est principalement attribuable à l'augmentation de 2,2 millions de dollars du poste « Recouvrements » pour l'ajustement des dépenses des années antérieures et de 1,1 million de dollars des droits et permis attribuables à une augmentation du nombre de véhicules immatriculés et à une hausse des tarifs au cours de l'exercice.

## LES COMPTES À FIN DÉTERMINÉE

Pour l'exercice financier 2016-2017, le Ministère a disposé d'une somme d'environ 120 600 dollars provenant du gouvernement fédéral pour le versement de subventions pour venir en aide aux infrastructures ferroviaires d'intérêt local.

## LE FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

### L'ÉTAT DES RÉSULTATS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

Les revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre sont affectés au financement :

- des services de transport en commun des organismes publics ;
- de la construction et de l'exploitation d'infrastructures routières et d'infrastructures de transport en commun ;
- des autres activités reliées à l'offre de biens et services au sein du réseau de parcs routiers ainsi que de l'ensemble des opérations relatives à la conception, à la mise en œuvre, à la gestion et aux activités de ce réseau ;
- des frais de fonctionnement des services de transport en commun des conseils intermunicipaux de transport, des organismes municipaux et intermunicipaux de transport en commun, des conseils régionaux de transport et des régies intermunicipales ;
- des services de transport par traversier permettant la liaison entre la municipalité de Baie-Sainte-Catherine et celle de Tadoussac ;
- des programmes d'aide financière qui sont destinés aux fins prévues à l'article 46.16 de la Loi sur la qualité de l'environnement (chapitre Q-2) et qui favorisent le développement et l'utilisation du transport en commun des personnes ou le développement et l'utilisation de modes de transport de personnes, à l'exception du véhicule de promenade dont le seul occupant est le conducteur ;
- des programmes d'aide financière destinés aux véhicules hors route.

REVENUS ET DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE (000 $)

| | MONTANTS RÉELS 2016-2017[a] | MONTANTS RÉELS 2015-2016 |
|---|---|---|
| Revenus | | |
| Droits et permis | | |
| Droits et permis — véhicules automobiles[b] | 821 086,3 | 792 636,8 |
| Droits et permis — conducteurs et chauffeurs | 84 060,5 | 96 098,9 |
| Droits et permis — véhicules hors route | 15 666,9 | 15 412,4 |
| Droits et permis — véhicules de forte cylindrée | 9 034,0 | – |
| Contribution des automobilistes au transport en commun | 98 296,9 | 82 647,0 |
| Taxe sur les carburants | 2 188 360,7 | 2 190 965,9 |
| Contribution — gouvernement du Québec | 256 262,1 | 274 443,3 |
| Contribution — gouvernement du Canada | 49 734,2 | 52 750,8 |
| Partenariat routier | 103 821,3 | 92 378,8 |
| Parcs routiers | 2 111,1 | 2 281,6 |
| Autres revenus | 30 354,0 | 37 265,4 |
| TOTAL – REVENUS | 3 658 788,0 | 3 636 880,9 |

a Données préliminaires au 12 juin 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

b Excluant les revenus sur les droits d'immatriculation pour les véhicules hors route et la portion des revenus des droits perçus par la Société de l'assurance automobile du Québec pour financer le contrôle routier et une partie des dépenses relatives à la gestion de l'accès au réseau routier.

| | MONTANTS RÉELS 2016-2017[a] | MONTANTS RÉELS 2015-2016 |
|---|---|---|
| Dépenses | | |
| Traitement et avantages sociaux | 232 971,9 | 224 534,7 |
| Fonctionnement | 365 592,6 | 388 926,0 |
| Amortissement des immobilisations corporelles | 1 188 804,1 | 1 119 679,3 |
| Perte sur disposition d'immobilisations corporelles | 84,5 | 497,2 |
| Frais financiers | 654 477,4 | 681 885,9 |
| Créances douteuses | 5 670,2 | 4 254,4 |
| Subventions | 939 762,8 | 1 001 586,2 |
| TOTAL – DÉPENSES | 3 387 363,5 | 3 421 363,7 |
| SURPLUS DE L'EXERCICE | 271 424,5 | 215 517,2 |

a Données préliminaires au 12 juin 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Les revenus de l'exercice financier 2016-2017 montrent une hausse de près de 22 millions de dollars par rapport à ceux enregistrés à l'exercice financier précédent. Cette augmentation est en partie liée à l'augmentation des revenus provenant des droits et permis, notamment au regard des modifications relatives au droit d'immatriculation supplémentaire sur les véhicules munis de moteurs de forte cylindrée, annoncée au Plan économique 2015-2016.

Pour ce qui est des dépenses de l'exercice courant, elles affichent une baisse de 34 millions de dollars. Celle-ci est principalement attribuable à un décalage dans l'attribution de subventions pour la voirie locale en 2015-2016, comparativement aux modalités en vigueur en 2016-2017.

RÉPARTITION DES DÉPENSES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE PAR CHAMP D'ACTIVITÉ (000 $)

| | BUDGET[a] 2016-2017 | MONTANTS RÉELS 2016-2017[b] | MONTANTS RÉELS 2015-2016 |
|---|---|---|---|
| Réseau routier | 2 330 986,3 | 2 371 522,5 | 2 398 374,6 |
| Transports collectif et alternatif | 816 486,2 | 808 812,2 | 814 624,2 |
| Parcs routiers | 20 834,9 | 9 417,1 | 9 210,6 |
| Infrastructures en partenariat | 172 978,8 | 180 772,7 | 183 788,3 |
| Véhicules hors route | 19 081,0 | 16 839,0 | 15 366,0 |
| TOTAL | 3 360 367,2 | 3 387 363,5 | 3 421 363,7 |

a Budget des fonds spéciaux 2016-2017.
b Données préliminaires au 12 juin 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Un léger dépassement a été constaté pour le budget du Fonds des réseaux de transport terrestre. Le champ d'activité du « Réseau routier » est le principal contributeur de ce dépassement, notamment en raison d'ajustements aux dépenses d'amortissement.

## LES DÉPENSES ET LES INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE

### Le secteur travaux routiers

En vertu du Plan québécois des infrastructures 2016-2026, il a été autorisé que des dépenses et des investissements de l'ordre de 2,1 milliards de dollars soient réalisés par l'entremise du Fonds des réseaux de transport terrestre pour l'exercice financier 2016-2017. Des contributions de 32,4 millions de dollars se sont ajoutées en cours d'exercice, ce qui porte les investissements totaux autorisés à près de 2,2 milliards de dollars. Les résultats finaux font état de dépenses et d'investissements totalisant 1,9 milliard de dollars, y compris les contributions des partenaires.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS (000 $)[a]

| TRAVAUX ROUTIERS | MONTANTS RÉELS 2016-2017[b] | MONTANTS RÉELS 2015-2016 |
|---|---|---|
| Conservation des chaussées | 466 508,5 | 511 442,6 |
| Conservation des structures supérieures | 1 008 364,5 | 848 094,5 |
| Conservation des structures locales | 72 757,6 | 103 286,8 |
| Amélioration du réseau routier | 136 939,0 | 200 853,3 |
| Développement du réseau routier | 128 807,0 | 278 041,7 |
| SOUS-TOTAL | 1 813 376,6 | 1 941 718,9 |
| Planification et frais généraux | 134 757,5 | 132 003,2 |
| TOTAL – SECTEUR TRAVAUX ROUTIERS | 1 948 134,1 | 2 073 722,1 |
| Capitalisé (axes routiers) | 1 765 561,3 | 1 862 506,0 |
| Fonctionnement (axes routiers, planification et frais généraux) | 182 572,8 | 211 216,1 |

a Les données présentées n'incluent pas les dépenses d'amortissement et de financement à long terme.
b Données préliminaires au 12 juin 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Les sommes investies en 2016-2017 sont inférieures à celles investies lors de l'exercice précédent, tel que le prévoit le Plan québécois des infrastructures 2016-2026. Par ailleurs, le Fonds des réseaux de transport terrestre a consacré plus de ressources en conservation des structures supérieures, notamment au regard des travaux réalisés dans le cadre du projet Turcot.

Les coûts de ces investissements sont financés à même les revenus provenant des droits sur les permis de conduire et sur les immatriculations, des taxes sur les carburants et des partenariats public-privé.

### Les autres secteurs

La mission du Fonds des réseaux de transport terrestre porte également sur les activités d'entretien des routes visant leur maintien en état, l'aide au transport collectif, les activités des parcs routiers, l'aide aux municipalités dans le cadre des contributions des automobilistes au transport collectif et l'aide pour les réseaux de véhicules hors route. Le tableau suivant présente les sommes affectées à ces diverses activités.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE – AUTRES SECTEURS (000 $)[a]

| AUTRES SECTEURS | MONTANTS RÉELS 2016-2017[b] | MONTANTS RÉELS 2015-2016 |
|---|---|---|
| Entretien du réseau routier | 535 063,4 | 580 258,3 |
| Transports collectif et alternatif | 808 732,5 | 814 598,8 |
| Parcs routiers | 6 167,9 | 6 100,0 |
| Véhicules hors route | 16 825,0 | 15 362,4 |
| TOTAL – AUTRES SECTEURS | 1 366 788,8 | 1 416 319,5 |

a Les données présentées n'incluent pas les dépenses d'amortissement et de financement à long terme.
b Données préliminaires au 12 juin 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

La diminution des dépenses au chapitre de l'entretien du réseau routier découle principalement de la modification au calendrier de versement de l'aide au réseau municipal accordée en 2015-2016.

Ces activités sont financées par les revenus provenant des droits d'immatriculation, des taxes sur les carburants, des partenariats public-privé, mais aussi par les contributions des automobilistes au transport collectif et les contributions des propriétaires de véhicules hors route pour l'aide aux réseaux de motoneiges et de véhicules tout-terrain.

## LE PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

En vertu de l'Entente administrative relative à la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques du gouvernement du Québec, il a été convenu que des sommes du Fonds vert seraient spécifiquement virées au Fonds des réseaux de transport terrestre. L'Entente prévoit l'utilisation de ces sommes pour :

- soutenir le développement et la promotion du transport collectif et alternatif à l'automobile en milieu urbain et en région ;
- appuyer le développement et l'amélioration des réseaux piétonniers et cyclables en milieu urbain ;
- améliorer la sécurité et la quiétude des piétons et des cyclistes ;
- soutenir des projets de démonstration en électrification des transports collectifs.

Ces mesures permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de contribuer à la lutte contre les changements climatiques.

Au cours de l'exercice financier 2016-2017, le Fonds des réseaux de transport terrestre a encaissé une somme de 258,2 millions de dollars en provenance du Fonds vert. En contrepartie, pendant la même période, des dépenses admissibles totalisant 245,4 millions de dollars ont été réalisées.

DÉPENSES ADMISSIBLES DU FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE EN VERTU DU PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (000 $)

| | MONTANTS RÉELS 2016-2017[a] |
|---|---|
| Programme d'aide au développement du transport collectif | 131 304,1 |
| Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes | 103 700,0 |
| Autres | 10 384,3 |
| TOTAL | 245 388,4 |

a Données préliminaires. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

En 2016-2017, des dépenses de 131,3 millions de dollars ont été imputées au Programme d'aide au développement du transport collectif. Les actions de ce programme visent tout particulièrement à favoriser une utilisation accrue des transports collectif et alternatif par rapport au voiturage en solo afin, notamment, de réduire les émissions de gaz à effet de serre.

Pendant l'exercice financier 2016-2017, une somme totalisant plus de 497,4 millions de dollars provenant du Fonds des réseaux de transport terrestre a été affectée au Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes. De cette somme, 103,7 millions de dollars ont été associés aux dépenses du Fonds vert puisque les projets financés ont une incidence directe sur la réduction des émissions de gaz à effet de serre.

Les autres dépenses associées concernent les mesures d'aide entourant le développement des transports actifs dans les périmètres urbains (1,0 million de dollars), le soutien octroyé à la Société de transport de Montréal pour la réalisation du projet de démonstration Cité Mobilité (4,9 millions de dollars) et une aide financière autorisée dans le cadre du Programme de soutien à la réalisation de projets de démonstration de taxis électriques (4,5 millions de dollars). En 2016-2017, le Programme de soutien à des projets de démonstration en transport collectif était en processus de modification; ainsi, aucun projet n'a été approuvé.

Par ailleurs, le Ministère impute directement au Fonds vert des dépenses liées à des programmes de réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises, des mesures en électrification des transports et en adaptation aux impacts des changements climatiques, conformément à l'Entente. Au cours de l'exercice financier 2016-2017, des dépenses admissibles totalisant 21,0 millions de dollars ont été attribuées au Fonds vert.

DÉPENSES IMPUTÉES AU FONDS VERT EN VERTU DU PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (000 $)

| | MONTANTS RÉELS |
|---|---|
| | 2016-2017[a] |
| Programme Écocamionnage | 14 261,2 |
| Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire | 4 244,9 |
| Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal | 680,5 |
| Mesures en électrification des transports | 885,8 |
| Mesures en adaptation aux changements climatiques | 944,3 |
| TOTAL | 21 016,7 |

a Données préliminaires. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

En 2016-2017, afin de soutenir l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergies de remplacement, des dépenses de 14,3 millions de dollars ont été imputées au Fonds vert dans le cadre du programme Écocamionnage, en plus de dépenses de 4,2 millions de dollars pour le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire. Aucun projet de démonstration en électrification des transports n'a été approuvé relativement à ces deux programmes durant l'année. Des dépenses de 0,7 million de dollars ont été réalisées pour favoriser l'implantation de projets intermodaux financés dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal.

Afin d'inciter la population à faire la transition vers les véhicules électriques, des dépenses de 0,9 million de dollars ont été imputées au Fonds vert pour des activités de promotion et de sensibilisation, en plus des mesures en électrification précédemment mentionnées, selon la répartition suivante :

- 0,5 million de dollars dans le cadre du Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports;
- 0,3 million de dollars pour le déploiement d'une stratégie de communication gouvernementale et la mise en œuvre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020;
- 0,1 million de dollars pour l'implantation de bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers.

Des dépenses de 0,9 million de dollars ont aussi été imputées au Fonds vert afin de poursuivre des activités de recherche en adaptation aux changements climatiques, d'adapter sa gestion et ses pratiques d'entretien des infrastructures de transport, et de poursuivre l'amélioration de sa résilience face aux impacts des changements climatiques sur les réseaux de transport.

## LE FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Le Fonds de la sécurité routière est affecté exclusivement au financement de mesures ou de programmes de sécurité routière et d'aide aux victimes de la route. Le Fonds a été constitué en 2008 avec l'introduction du projet pilote d'utilisation de cinémomètres photographiques et de systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges[5]. À ce jour, la seule mesure financée par le Fonds couvre l'achat, l'entretien et l'exploitation des appareils de contrôle automatisé.

BUDGET, RÉSULTATS FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE (000 $)

| | BUDGET | MONTANTS RÉELS | MONTANTS RÉELS |
|---|---|---|---|
| | 2016-2017 | 2016-2017[a] | 2015-2016 |
| **Revenus** | | | |
| Constats d'infraction | 67 197,8 | 17 431,1 | 9 084,5 |
| Frais d'émission, de cour et d'exécution | 6 669,8 | 8 284,0 | 4 123,7 |
| Revenus d'intérêts | – | (11,0) | 58,3 |
| TOTAL – REVENUS | 73 867,6 | 25 704,1 | 13 266,5 |
| **Dépenses** | | | |
| Coordination et mise en œuvre | 5 663,8 | 1 300,8 | 2 355,0 |
| Activités policières | 7 786,2 | 5 930,4 | 4 072,6 |
| Ministère de la Justice et Directeur des poursuites criminelles et pénales | 16 098,1 | 7 745,7 | 4 549,6 |
| Exploitation et entretien des équipements et des sites | 6 851,9 | 5 241,7 | 3 004,8 |
| TOTAL – DÉPENSES | 36 400,0 | 20 218,6 | 13 982,0 |
| Excédent (déficit) de l'exercice | 37 467,6 | 5 485,5 | (715,5) |
| Excédent accumulé au début de l'exercice | – | 28 907,9 | 29 623,4 |
| Excédent accumulé à la fin de l'exercice | – | 34 393,4 | 28 907,9 |
| **Investissements** | | | |
| Acquisition de nouveaux équipements | 2 957,6 | 4 611,4 | 5 997,9 |

a Données préliminaires au 7 juin 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

En 2016-2017, le Fonds de la sécurité routière a enregistré des revenus de 25,7 millions de dollars provenant essentiellement de l'émission de constats d'infraction et des frais administratifs afférents (frais d'émission des constats, frais de cour et frais d'exécution). Pour la même période, les dépenses du Fonds se sont élevées à près de 20,2 millions de dollars et l'excédent de l'exercice est de 5,5 millions de dollars. L'acquisition et l'installation de nouveaux appareils de contrôle automatisé ont entraîné des déboursés de 4,6 millions de dollars pour le Fonds[6].

### LES ÉCARTS ENTRE LES PRÉVISIONS BUDGÉTAIRES ET LES RÉSULTATS RÉELS

L'écart entre les prévisions de revenus et les revenus réels est attribuable à quatre causes principales :

→ En raison de la mise en service plus complexe et plus longue que prévu, 15 nouveaux appareils fixes n'ont été mis en fonction qu'à partir du 14 juillet 2016, générant moins de constats d'infraction et de revenus qu'anticipé ;

5 Afin de faciliter la lecture du document, l'expression « appareils de contrôle automatisé » est utilisée pour désigner globalement les cinémomètres photographiques et les systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges.

6 Le lecteur est invité à consulter la partie 3 du présent rapport, « Les résultats », sous l'indicateur « Nombre d'appareils de contrôle automatisé en fonction », pour obtenir plus d'information sur l'acquisition et sur l'implantation de ces appareils en 2016-2017.

- Un plus petit nombre de chantiers routiers que prévu ont été surveillés en 2016-2017, entraînant un nombre moins élevé de constats signifiés qu'escompté. Considérant que le montant des amendes est doublé dans des zones de chantier routier, cette situation a creusé un écart entre les revenus prévus et les revenus réels ;

- Entre juillet et novembre, à la suite de la mise en service des 15 nouveaux appareils fixes, le volume de dossiers a fortement augmenté et les ressources affectées au Centre de traitement de la preuve (Sûreté du Québec) ont été insuffisantes pour traiter l'ensemble des dossiers générés par les appareils de contrôle automatisé. Au cours de cette période, en moyenne, plus de 700 dossiers par jour (environ 30 % de tous les dossiers reçus) n'ont pu être analysés parce qu'ils dépassaient les délais prévus par la loi, entraînant un effet financier important pour le Fonds ;

- Finalement, à la suite du jugement Bove, rendu le 28 novembre 2016, le traitement des nouveaux dossiers a connu un important ralentissement et les revenus du Fonds ont largement diminué. Des modifications ont dû être apportées aux documents soutenant la preuve devant les tribunaux et les ressources du Centre de traitement de la preuve y ont été affectées.

Malgré tout, pour l'exercice financier 2016-2017, le Fonds a connu une augmentation de 94 % des revenus comparativement aux résultats enregistrés à l'exercice précédent.

Les dépenses réelles ne représentent que 55 % de celles qui avaient été prévues au budget. Le principal écart se situe sur le plan des coûts de traitement et de gestion des constats. Il est attribuable au fait que le modèle prévisionnel utilisé se base sur un coût unitaire moyen pour le traitement des dossiers générés par le recours aux appareils de contrôle automatisé, et ce, autant au Centre de traitement de la preuve et au ministère de la Justice (y compris au Bureau des infractions et amendes) qu'au Directeur des poursuites criminelles et pénales. En 2016-2017, le nombre de constats signifiés enregistré a été moins élevé que celui qui était anticipé, de sorte que les coûts de traitement des dossiers ont été moins importants que prévu.

### L'AUGMENTATION DES DÉPENSES EN 2016-2017 COMPARATIVEMENT À CELLES DE 2015-2016

Pour l'exercice 2016-2017, on observe une augmentation de 45 % des dépenses comparativement à celles enregistrées l'année précédente. Cette hausse est principalement attribuable à un plus grand nombre d'appareils de contrôle automatisé en service et à une augmentation du nombre de dossiers d'infraction à traiter. Cette situation a entraîné :

- une augmentation des ressources allouées aux activités policières nécessaires pour assurer le fonctionnement des appareils mobiles et pour le traitement d'un plus grand nombre de dossiers d'infraction (+ 46 %) ;

- une augmentation des coûts de traitement et de gestion des constats, principalement au Bureau des infractions et amendes (+ 70 %) ;

- une hausse des coûts d'exploitation et d'entretien d'un plus grand nombre d'équipements et de sites (+ 74 %).

Cependant, il faut préciser que les coûts de coordination et de mise en œuvre ont diminué de 55 %. La situation est attribuable au fait que les efforts de déploiement des nouveaux appareils de contrôle automatisé ont été majoritairement réalisés au cours de l'exercice financier précédent.

### L'ÉCART ENTRE LE BUDGET ET LES INVESTISSEMENTS

Lors de l'exercice 2015-2016, en raison de délais plus grands de livraison et d'entrée en service des nouveaux appareils de contrôle automatisé, le Fonds de la sécurité routière n'avait déboursé que 47 % de la somme prévue pour leur acquisition. Il a été décidé de reporter les investissements sur l'exercice suivant, mais, à ce moment, la planification budgétaire avait déjà été complétée, ce qui explique qu'un montant plus élevé que celui qui avait été prévu a été enregistré.

## LE FONDS AÉRIEN

Le Fonds aérien a été constitué le 1er janvier 2016 à la suite de l'ajout de l'alinéa 2.1 à l'article 12.30 de la Loi sur le ministère des Transports. À titre de partenaire, le Fonds aérien permet de soutenir les ministères et les organismes du gouvernement du Québec, à tout moment, sept jours sur sept, dans la réalisation de leur mission respective. Il exploite une flotte diversifiée d'une vingtaine d'aéronefs pour assurer, en collaboration avec ses partenaires, une réponse adéquate lors de situations d'urgence ou nécessitant des services aériens spécialisés sur l'ensemble du territoire québécois. Les quatre principales missions du Fonds sont :

- Le transport sanitaire aérien, en collaboration avec le ministère de la Santé et des Services sociaux : évacuations aéromédicales d'urgence et vols sanitaires programmés (navettes) ;

- La lutte contre les incendies de forêt, en collaboration avec la Société de protection des forêts contre le feu au Québec, ailleurs au Canada, dans le cadre d'une entente pancanadienne, et ailleurs dans le monde, selon les besoins des différents organismes gouvernementaux ;

- La surveillance aérienne du territoire, en collaboration avec la Sûreté du Québec ;

- Le transport des personnes et des marchandises afin de répondre aux besoins de déplacement des membres des équipes ministérielles par le nolisement d'aéronefs du secteur privé.

RÉSULTATS FINANCIERS ET INVESTISSEMENTS DU FONDS AÉRIEN (000 $)

| | MONTANTS RÉELS 2016-2017[a] (12 MOIS) | MONTANTS RÉELS 2015-2016 (3 MOIS) |
|---|---|---|
| **Revenus** | | |
| Ventes de services | 62 328 | 15 953 |
| Redevances CL-415 | – | 125 |
| Autres revenus | 52 | 6 |
| TOTAL – REVENUS | 62 380 | 16 084 |
| **Dépenses** | | |
| Traitements et avantages sociaux | 19 858 | 4 503 |
| Fonctionnement | 27 670 | 5 369 |
| Amortissement des immobilisations corporelles | 12 320 | 3 242 |
| Réduction de valeur sur immobilisations corporelles | 942 | 1 900 |
| Frais financiers | 1 050 | 690 |
| TOTAL – DÉPENSES | 61 840 | 15 704 |
| **Excédent de l'exercice** | 540 | 380 |
| Excédent accumulé au début de l'exercice | 57 997 | 57 617 |
| **Excédent accumulé à la fin de l'exercice** | 58 537 | 57 997 |
| **Investissements** | | |
| Acquisition de nouveaux équipements | 3 213 | 914 |

a Données préliminaires au 28 mai 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

La réduction de valeur des immobilisations s'explique par la diminution de la durée de vie restante de l'avion-hôpital de relève en raison de sa désuétude sur le plan technologique ainsi que par la diminution de sa valeur marchande et par la radiation de deux moteurs.

BUDGET ET RÉPARTITION DES DÉPENSES DU FONDS AÉRIEN PAR MISSION (000 $)

| | BUDGET 2016-2017 (12 MOIS) | MONTANTS RÉELS 2016-2017[a] (12 MOIS) | MONTANTS RÉELS 2015-2016 (3 MOIS) |
|---|---|---|---|
| Transport sanitaire aérien | 34 235 | 28 908 | 8 893 |
| Lutte contre les incendies de forêt | 31 574 | 27 742 | 5 832 |
| Surveillance aérienne du territoire | 4 129 | 3 708 | 741 |
| Déplacement des équipes ministérielles | 2 062 | 1 482 | 238 |
| TOTAL | 72 000 | 61 840 | 15 704 |

a Données préliminaires au 28 mai 2017. Des ajustements sont susceptibles d'être apportés à la suite des travaux du Contrôleur des finances et du Vérificateur général du Québec.

Le Fonds aérien a des ententes de facturation de l'ensemble des coûts engendrés auprès de ses trois partenaires principaux[7] pour ce qui est de ses missions prépondérantes. D'ailleurs, il obtient des revenus autonomes desquels se dégage l'excédent présenté.

7. Il s'agit du ministère de la Santé et des Services sociaux, de la Société de protection des forêts contre le feu et de la Sûreté du Québec.

## 2.3 LES RESSOURCES INFORMATIONNELLES

Pour 2016-2017, le budget du Ministère s'élevait à 71,1 millions de dollars tandis que les dépenses et investissements réels ont été de 55,8 millions de dollars.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS ET RÉELS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR 2016-2017 AU MINISTÈRE

| | RESSOURCES HUMAINES PRÉVUES (000 $) | RESSOURCES HUMAINES UTILISÉES (000 $) | DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS (000 $)[a] | DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS (000 $)[a] |
|---|---|---|---|---|
| Activités d'encadrement | 2 307 | 1 926 | 2 307 | 1 926 |
| Activités de continuité | 19 178 | 18 490 | 62 788 | 53 456 |
| Activités de gestion | 4 344 | 4 083 | 5 758 | 5 882 |
| Changements applicatifs | 8 364 | 7 638 | 23 094 | 21 472 |
| Infrastructures | 6 470 | 6 769 | 33 936 | 26 102 |
| Projets | 515 | 150 | 5 990 | 458 |
| TOTAL | 22 000 | 20 566 | 71 085 | 55 840 |

a. Les données sur les dépenses et investissements incluent les dépenses en ressources humaines.

Concernant les activités d'encadrement, l'écart s'explique par le recours à un nombre moins élevé de ressources en encadrement que ce qui était prévu initialement.

L'écart en ce qui concerne les activités de continuité s'explique, d'une part, par le fait que les dépenses et investissements prévus en 2016-2017 incluaient 2,5 millions de dollars pour l'entretien et l'acquisition d'équipements scientifiques et spécialisés qui n'ont pu être dépensés. À compter de l'année financière 2016-2017, d'après le Secrétariat du Conseil du trésor, les équipements scientifiques et spécialisés ne devaient plus être considérés comme des ressources informationnelles. D'autre part, 5,7 millions de dollars initialement prévus pour des acquisitions et des travaux en infrastructures bureautiques et technologiques n'ont pas été dépensés en 2016-2017.

Une variation de 5,5 millions de dollars est associée aux projets. Cet écart est attribuable au fait que certains projets se sont échelonnés sur une période plus longue que celle initialement prévue ou n'ont pas démarré aussi rapidement qu'anticipé. De plus, le coût de certains projets s'est révélé inférieur à celui qui avait été autorisé.

### LES PRINCIPALES RÉALISATIONS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES AU MINISTÈRE

En 2016-2017, le Ministère a consacré une grande part de son budget à la réalisation d'activités de continuité liées au fonctionnement et à l'amélioration des systèmes et des infrastructures technologiques en place.

Les projets en ressources informationnelles réalisés ont pour leur part permis de terminer plusieurs dossiers de développement et de mise à niveau de systèmes d'information. Le Ministère a également finalisé la mise en place d'unités de stockage pour données massives qui assurent une meilleure gestion des espaces disques et qui garantissent la capacité d'évolution de l'infrastructure.

ÉTAT D'AVANCEMENT ET COÛTS DES PRINCIPAUX PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR L'EXERCICE FINANCIER 2016-2017 AU MINISTÈRE

| LISTE DES PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES | AVANCEMENT (%) | RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES[a] 2016-2017 (000 $) | RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES 2016-2017 (000 $) | COMMENTAIRES |
|---|---|---|---|---|
| Systèmes d'émission de permis spéciaux | 30 | 805,0 | 79,1 | Le peu de dépenses encourues en 2016-2017 s'explique par le fait que les démarches pour le choix d'un prestataire de services ont été plus longues qu'anticipé. |
| Migration du système de gestion des projets routiers | 65 | 244,4 | 117,0 | La formation prévue au calendrier des activités a été reportée à 2017-2018, ce qui explique pourquoi les coûts ont été moins importants que prévu. |
| Optimisation du processus de segmentation du réseau routier | 100 | 260,2 | 109,1 | Le coût du plus bas soumissionnaire conforme à l'appel d'offres était nettement inférieur aux estimations du Ministère. Les coûts en services professionnels ont donc été moins importants pour l'année 2016-2017. |
| Système de gestion des chaussées aéroportuaires | 100 | – | 58,9 | Bien qu'aucun budget n'était prévu en 2016-2017, une dépense de 58 900 $ a été nécessaire pour compléter le projet. Ce montant a été puisé dans le budget de provision prévu à cet effet. Le coût total du projet demeure inférieur au budget initialement alloué. |
| Consolidation des systèmes soutenant les processus reliés aux contrats | 100 | 87,3 | 54,6 | Les efforts escomptés pour terminer le projet ont été moins importants que prévus. Le coût total du projet est également inférieur au budget initialement alloué. |
| Acquisition d'unités de stockage pour données massives | 100 | 128,8 | 39,2 | Certaines acquisitions prévues dans le cadre du projet n'ont pas été réalisées, car elles l'ont été en dehors du projet afin que le Ministère réponde à l'urgence lors du dégât d'eau survenu en 2014. |

a Les ressources financières prévues comprennent les services internes et externes, les acquisitions et la location de biens ainsi que les frais connexes, le cas échéant, inscrits à la *Programmation annuelle en ressources informationnelles 2016-2017*. Les informations financières présentées se trouvent à la section « Projets » du *Bilan annuel des réalisations en matière de ressources informationnelles* du Ministère.

## LES PRINCIPALES RÉALISATIONS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES AU FONDS AÉRIEN

En 2016-2017, les dépenses et les investissements réalisés en ressources informationnelles ont contribué à concrétiser l'ensemble des activités et des opérations du Service aérien gouvernemental, notamment en matière de lutte contre les incendies de forêt, de transport sanitaire aérien, de surveillance du territoire et de nolisement d'aéronefs dans le cadre de déplacements ministériels.

DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS ET RÉELS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR 2016-2017 AU FONDS AÉRIEN

| | RESSOURCES HUMAINES PRÉVUES (000 $) | RESSOURCES HUMAINES UTILISÉES (000 $) | DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS PRÉVUS (000 $)[a] | DÉPENSES ET INVESTISSEMENTS RÉELS (000 $)[a] |
|---|---|---|---|---|
| Activités d'encadrement | – | – | – | – |
| Activités de continuité | 75 | 67 | 1 327 | 559 |
| Activités de gestion | 75 | 67 | 103 | 67 |
| Changements applicatifs | – | – | 198 | 1 |
| Infrastructures | – | – | 1 026 | 491 |
| Projets | – | 17 | 500 | 94 |
| TOTAL | 75 | 84 | 1 827 | 653 |

a Les données sur les dépenses et investissements incluent les dépenses en ressources humaines.

Dans le contexte du transfert du Service aérien gouvernemental du Centre des services partagés du Québec vers le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, les dépenses et investissements réels en activités de continuité ont été moins élevés que prévu.

ÉTAT D'AVANCEMENT ET COÛTS DES PRINCIPAUX PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES POUR L'EXERCICE FINANCIER 2016-2017 AU FONDS AÉRIEN

| LISTE DES PROJETS EN RESSOURCES INFORMATIONNELLES | AVANCEMENT (%) | RESSOURCES FINANCIÈRES PRÉVUES[a] 2016-2017 (000 $) | RESSOURCES FINANCIÈRES UTILISÉES 2016-2017 (000 $) | COMMENTAIRES |
|---|---|---|---|---|
| Gestion de la maintenance des aéronefs | 80 | 300 | 93,8 | L'achat prévu de licences, qui s'est avéré non nécessaire, explique en partie l'écart entre les ressources financières prévues et utilisées. Les efforts réalisés ont été aussi moins importants qu'anticipé. |

a Les ressources financières prévues comprennent les services internes et externes, les acquisitions et la location de biens ainsi que les frais connexes, le cas échéant, inscrits à la *Programmation annuelle en ressources informationnelles 2016-2017*. Les informations financières présentées se trouvent à la section « Projets » du *Bilan annuel des réalisations en matière de ressources informationnelles* du Ministère.

Annie Paquet et Isabelle Poitras, techniciennes en administration au Bureau du sous-ministre.

# PARTIE 3

## LES RÉSULTATS

## 3.1 LE PLAN D'ACTION DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

Le Plan d'action de développement durable 2020 du Ministère a été approuvé le 2 février et publié le 2 mars 2017. Compte tenu que le dépôt du plan s'est fait à la fin de l'année financière, les résultats obtenus seront présentés dans le prochain rapport annuel de gestion.

## 3.2 LES RÉSULTATS RELATIFS AU PLAN STRATÉGIQUE ET AU PLAN ANNUEL DE GESTION DES DÉPENSES

La présente section fait état des résultats obtenus au regard du Plan stratégique 2013-2015, lequel a été prolongé pour les années 2015-2016 et 2016-2017, ainsi que des actions envisagées dans le plan annuel de gestion des dépenses 2016-2017.

Les actions de la Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016, sous la responsabilité du Ministère, y sont indiquées à l'aide du logo suivant : OVT.

ENJEU 1 : LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

Orientation 1 : Soutenir des systèmes de transport efficaces, diversifiés et intégrés

1er axe d'intervention : Planification et gestion intégrées des transports

| | | RÉSULTATS | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| INDICATEURS | | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | **2016-2017** | PAGE |
| Objectif 1.1 Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif | | | | | | |
| PS 1 | Achalandage (millions de déplacements) | | | | | 53 |
| | • Transport collectif | 604,9 | 605,4 | 599,1 préliminaire | 603,6 préliminaire | |
| | • Transport adapté | 8,3 | 8,6 | 8,9 préliminaire | 9,2 préliminaire | |
| PS 2 | Âge moyen (ans) | | | | | 55 |
| | • Autobus | 7,1 | 7,6 | 8,0 | 8,3 | |
| | • Voitures de métro | 41,5 | 42,5 | 43,0 | 36,2 | |
| | • Trains de banlieue | 10,7 | 11,8 | 12,7 | 13,7 | |
| PS 3 | Mesures incitatives à l'utilisation du transport collectif | | | | | 56 |
| | • Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km) | 320 | 456,7 | 480,2 | 677,6 | |
| | • Places de stationnement incitatif (nombre) | 35 600 | 39 070 | 39 833 | 42 027 | |

| INDICATEURS | | RÉSULTATS 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 | PAGE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Objectif 1.2 Maintenir les infrastructures routières en bon état** | | | | | | |
| PS 4 | Proportion de chaussées du réseau routier supérieur en bon état selon l'indice de rugosité international (%) | | | | | 58 |
| | • Ensemble du réseau supérieur | 79,0 | 79,9 | 79,8 | 79,4 | |
| | • Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur | 88,3 | 87,9 | 87,8 | 87,4 | |
| | • Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur | 75,3 | 76,7 | 76,5 | 76,0 | |
| PS 5 | Proportion des structures du réseau routier supérieur en bon état (%) | 71,2 | 72,6 | 74,2 | 75,0 | 60 |
| PS 6 | Proportion des ponts sur le réseau municipal en bon état (%) | 50,4 | 51,7 | 54,3 | 55,6 | 61 |
| **Objectif 1.3 Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises** | | | | | | |
| PS 7 | Valeur des subventions engagées pour les projets de transport des marchandises (M $) | | | | | 63 |
| | • Ferroviaire | – | 1,6 | 1,3 | 0,2 | |
| | • Maritime | – | 7,7 | 6,5 | 3,8 | |
| | • Routier | 4,7 | 3,2 | 6,5 | 14,1 | |
| **Objectif 1.4 Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions** | | | | | | |
| PS 8 | État des projets routiers majeurs en réalisation, par région | – | – | – | Voir la section correspondante | 64 |
| PS 9 | Desserte aérienne et maritime des régions éloignées ou isolées | | | | | 68 |
| | • Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières | 104 | 98 | 97 | 97 | |
| | • Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné | 12 | 12 | 12 | 12 | |
| PS 10 | Taux de réalisation du réseau cyclable de la Route verte consolidée (%) | 94 | 95 | 95 | 96 | 69 |
| PS 11 | Nombre de kilomètres de sentiers durables de véhicules hors route | Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables | | | | 69 |
| **Objectif 1.5 Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements** | | | | | | |
| PS 12 | Taux de satisfaction des usagers de Québec 511 (%) | 91 | 92 | 92 | – | 70 |

2e axe d'intervention : Électrification et changements climatiques

| INDICATEURS | RÉSULTATS 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 | PAGE |
|---|---|---|---|---|---|
| **Objectif 1.6 Soutenir l'électrification des transports** | | | | | |
| Nombre et nature des projets d'électrification des transports (depuis le 1er novembre 2013) | | | | | |
| • Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés | – | – | – | – | |
| • Véhicules électriques gouvernementaux en service | 4 | 257 | 336 | 437 | |
| PS 13 • Emplacements de recharge déployés sur le corridor Montréal-Québec | – | 6 | 6 | 6 | 71 |
| • Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés) | – | 1 | 1 | 1 | |
| • Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire | 214 | 146 | 205 | 512 | |
| • Grands projets de transport collectif en planification | – | – | – | – | |
| **Objectif 1.7 Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport** | | | | | |
| Réduction d'émissions de gaz à effet de serre en transport (kt éq. $CO_2$) | | | | | |
| • Transports collectif et alternatif | 59 | 59 | 36 | 38 | |
| • Transport intermodal | 108 | 110 | 136 | 139 | |
| PS 14 • Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien | 44 | 49 | 62 | 62 | 73 |
| • Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises | 130 | 154 | 120 | 223 | |
| • Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h | 130 | 130 | 130 | 130 | |
| Nombre et nature des mesures d'adaptation aux impacts des changements climatiques | | | | | |
| PS 15 • Soutien à la recherche en adaptation | 2 chaires en activité et 4 projets terminés | 2 chaires en activité et 6 projets terminés | 2 chaires en activité et 9 projets terminés | 1 chaire en activité et 12 projets terminés | 77 |
| • Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures | Élaboration de la programmation des projets ou des initiatives | | | 2 initiatives terminées et 1 initiative en cours | |

Orientation 2 : Assurer aux usagers des systèmes de transport sécuritaires

1er axe d'intervention : Sécurité routière

| INDICATEURS | | RÉSULTATS 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 | PAGE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Objectif 2.1 Contribuer à améliorer le bilan routier | | | | | | |
| PS 16 | Réduction de la moyenne triennale des décès et des blessés graves par rapport à la moyenne de 2009-2011 (%) | | | | | 79 |
| | • Décès | -12 | -23 | -27 | -30 | |
| | • Blessés graves | -12 | -19 | -25 | -29 | |
| PS 17 | Réduction de la moyenne biennale du nombre d'accidents mortels et graves en zones de travaux routiers par rapport à la moyenne de 2011-2012 (%) | -35 | -39 | -35 | -52 | 80 |
| PS 18 | Nombre de sites à potentiel d'amélioration corrigés | 13 | 12 | 17 | 7 | 80 |
| PS 19 | Nombre d'appareils de contrôle automatisé en fonction | 15 | 15 | 25 | 52 | 80 |
| PS 20 | Taux de conformité de la présence du marquage sur les routes au printemps (%) | 93 | 92 | 93 | 93 | 81 |
| PS 21 | Proportion des entrepreneurs en entretien hivernal répondant bien aux exigences chaque année (%) | 89,7 | 94,0 | 96,6 | 95,5 | 81 |

ENJEU 2 : LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

Orientation 3 : Accroître la rigueur, l'intégrité et la transparence afin d'offrir aux citoyens des services de qualité au meilleur coût

1er axe d'intervention : Expertise

| INDICATEURS | | RÉSULTATS 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 | PAGE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Objectif 3.1 Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier | | | | | | |
| PS 22 | État d'avancement des travaux sur la création d'une agence des transports | – | – | – | – | 84 |

| INDICATEURS | | RÉSULTATS 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | **2016-2017** | PAGE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Objectif 3.2 Renforcer la capacité organisationnelle | | | | | | |
| PS 23 | Nombre d'employés embauchés (cumul des équivalents temps complet ajoutés depuis le 1er avril 2012) | 462 | 581 | 613 | 677 | 84 |
| PS 24 | Formations associées : | | | | | 85 |
| | • À l'expertise (nombre annuel de jours-personnes) | 20 401 | 12 411 | 9 964 | 12 975 | |
| | • À l'éthique (nombre de formations et de participants) | 28 et 1 102 | 34 et 1 115 | 14 et 528 | 5 et 391 | |
| | • À la protection de l'intégrité des contrats publics (nombre de participants) | 2 013 | 1 423 | 1 977 | 522 | |
| PS 25 | Proportion des travaux réalisés par des ressources internes | | | | | 86 |
| | • Surveillance des travaux routiers (% de la valeur des projets totaux) | 21 | 36 | 38 | 38 | |
| | • Préparation des projets (% de la valeur des projets totaux) | 41 | 53 | 58 | 58 | |
| | • Inspections générales des structures (% de m² total des structures inspectées) | 57 | 66 | 71 | 59 | |
| | • Inventaires liés à l'état du réseau routier (% des analyses de l'état du réseau) | 98 | 97 | 99 | 97 | |

2e axe d'intervention : Façons de faire

| INDICATEURS | | RÉSULTATS 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | **2016-2017** | PAGE |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Objectif 3.3 Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux | | | | | | |
| PS 24 | Proportion des projets routiers de plus de 5 millions de dollars réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets (%) | 35 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus | 70 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus | 100 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus | 100 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus | 87 |

# ENJEU 1

## LA MOBILITÉ DURABLE DES PERSONNES ET DES MARCHANDISES

### ORIENTATION 1

### SOUTENIR DES SYSTÈMES *DE TRANSPORT EFFICACES*, DIVERSIFIÉS ET INTÉGRÉS[8]

### AXE D'INTERVENTION 1

Planification et gestion intégrées des transports

### OBJECTIF 1.1

Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif

Afin d'accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif, des investissements majeurs ont servi au maintien, à l'amélioration et au développement des services de transport collectif.

En 2016-2017, le Ministère et le Fonds des réseaux de transport terrestre ont dépensé les sommes suivantes :

→ 648,3 millions de dollars pour l'aide aux transports collectif et alternatif :

- La plus grande partie de cette somme, soit 468,2 millions de dollars, a été consacrée au maintien des infrastructures de transport collectif. Ces investissements ont été effectués dans le cadre du Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes (458,4 millions de dollars) et du programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec (9,8 millions de dollars) ;
- Des dépenses de 39,0 millions de dollars ont été affectées à l'aide au fonctionnement dans le transport collectif des personnes par le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes ;
- Un montant de 141,1 millions de dollars a été rendu disponible pour soutenir le développement et la promotion des transports collectif et alternatif à l'automobile, en milieux urbains et en région, y inclus pour le développement du transport actif dans les périmètres urbains ;

→ 85,1 millions de dollars versés aux sociétés de transport collectif ainsi qu'à l'Agence métropolitaine de transport. Ces sommes proviennent des droits d'immatriculation de 30 dollars perçus auprès des automobilistes résidant sur leur territoire ;

→ 48,9 millions de dollars ont été accordés à l'Agence métropolitaine de transport afin de lui permettre d'assurer son équilibre budgétaire pour l'exercice 2016-2017 ;

→ 76,3 millions de dollars aux fins du Programme d'aide en transport adapté.

Par ailleurs, en 2016-2017, le Ministère a pris de nouveaux engagements, pour un total de 44,1 millions de dollars. Ceux-ci sont liés au programme de la Société de financement des infrastructures locales du Québec pour les immobilisations dans le transport collectif dans le cadre de l'entente concernant le transfert de la taxe fédérale sur l'essence.

### L'ACHALANDAGE

ACHALANDAGE (MILLIONS DE DÉPLACEMENTS)

PS 1 DVT

| | 2012-2013[a] | 2013-2014[a] | 2014-2015[a] | 2015-2016[b] | 2016-2017[c] |
|---|---|---|---|---|---|
| Transport collectif | 597,5 | 604,9 | 605,4 | 599,1 préliminaire | 603,6 préliminaire |
| Transport adapté | 8,0 | 8,3 | 8,6 | 8,9 préliminaire | 9,2 préliminaire |

a Il s'agit de l'achalandage réel enregistré au cours des années civiles 2012 (2012-2013), 2013 (2013-2014) et 2014 (2014-2015).
b Le résultat préliminaire a été établi à partir de données réelles et prévisionnelles (ou estimées) de l'année civile 2015. Il s'est précisé en 2016-2017.
c Le résultat préliminaire a été établi à partir de données réelles et prévisionnelles (ou estimées) de l'année civile 2016.

8 Les données financières relatives aux dépenses directement imputées au Fonds vert sont mentionnées à la section « Le Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques » dans la partie 2.2 du présent rapport.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

## Commentaires :

### Transport collectif

→ De façon générale, les données montrent un achalandage total de 603,6 millions de déplacements[9] en 2016, ce qui représente un taux de croissance de 0,7 % par rapport à celui observé en 2015.

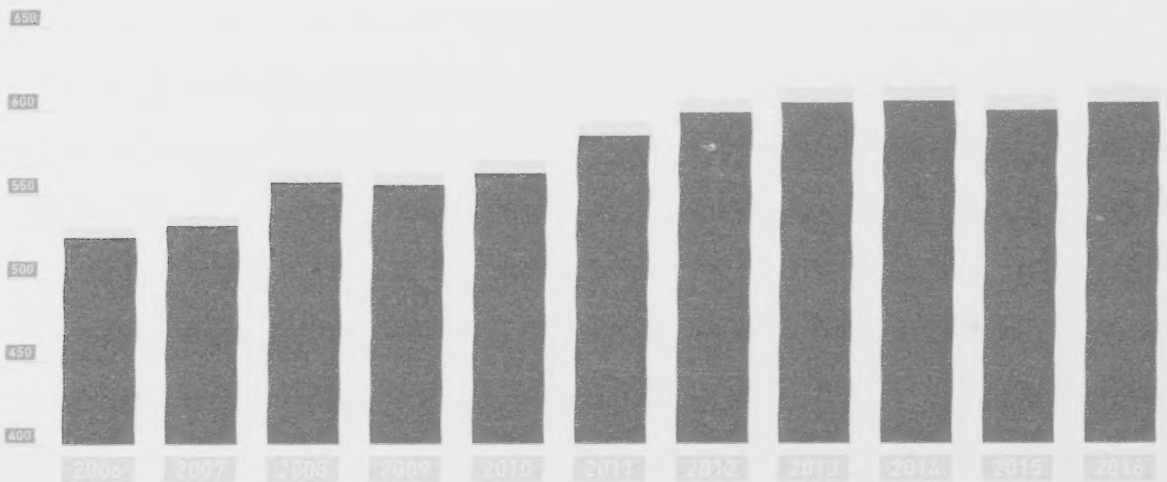
→ Pour les sociétés de transport ainsi que pour l'Agence métropolitaine de transport, le nombre de déplacements en 2016 s'élève à 576,0 millions[10], soit une hausse de 0,7 % par rapport aux données de 2015. La variation pour chacun des organismes couvre un spectre assez important, allant d'une croissance de 3,7 % pour l'Agence métropolitaine de transport à une diminution de 7,9 % pour la Société de transport du Saguenay.

→ Quant aux organismes municipaux et intermunicipaux de transport, l'achalandage total est de 27,6 millions[11] de déplacements, en hausse de 2,1 % par rapport à 2015.

### Transport adapté

→ L'achalandage du transport adapté a atteint plus de 9,2 millions de déplacements en 2016[12]. Cela représente une hausse de 3,0 % par rapport aux données obtenues l'année précédente.

ACHALANDAGE DU TRANSPORT COLLECTIF ET DU TRANSPORT ADAPTÉ




| RÉSULTATS | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Transport collectif | 524,1 | 530,6 | 556,6 | 555,2 | 562,2 | 584,6 | 597,5 | 604,9 | 605,4 | 599,1 | 603,6 |
| Transport adapté | 6,2 | 6,4 | 6,8 | 7,0 | 7,4 | 7,8 | 8,0 | 8,3 | 8,6 | 8,9 | 9,2 |
| TOTAL | 530,3 | 537,0 | 563,4 | 562,2 | 569,6 | 592,4 | 605,5 | 613,2 | 614,0 | 608,0 | 612,8 |

9. Données préliminaires.
10. *Ibid.*
11. *Ibid.*
12. *Ibid.*

## L'ÂGE MOYEN DES VÉHICULES DE TRANSPORT COLLECTIF

ÂGE MOYEN (ANS)

PS 2 OVT

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Autobus | 6,4 | 7,1 | 7,6 | 8,0 | 8,3 |
| Voitures de métro | 40,4 | 41,5 | 42,5 | 43,0 | 36,2 |
| Trains de banlieue | 16,6 | 10,7 | 11,8 | 12,7 | 13,7 |

## Commentaires :

### Autobus

→ Selon les données de novembre 2016, l'âge moyen du parc d'autobus des sociétés de transport est de 8,3 ans, ce qui représente une hausse de 0,3 an par rapport au bilan de 2015. L'âge moyen des autobus de la Société de transport de Montréal, qui représentent 48 % de l'ensemble des autobus au Québec, est passé de 7,5 ans en 2015 à 8,3 ans en 2016. La Société de transport de Laval et la Société de transport de Lévis possèdent un parc dont l'âge moyen est de 7,8 et de 5,7 ans respectivement. L'âge moyen des autobus est de 8,1 ans pour le Réseau de transport de Longueuil, 8,4 ans pour le Réseau de transport de la Capitale et de 9,0 ans pour la Société de transport de Sherbrooke. Les parcs les plus âgés sont ceux de la Société de transport de l'Outaouais (9,1 ans), de la Société de transport de Trois-Rivières (9,7 ans) et de la Société de transport de Saguenay (10,4 ans).

### Voitures de métro

→ Au 31 mars 2017, la fabrication des nouvelles voitures de métro « Azur » par le consortium Bombardier-Alstom se poursuit et 17 trains de 9 voitures ont déjà été mis en service voyageur, dont 16 entre le 1er avril 2016 et le 31 mars 2017. Par ailleurs, le démantèlement des voitures de la série MR-63 mise en service en 1966 s'est amorcé, lequel a permis le retrait de 52 voitures durant la même période. Ce démantèlement et ces mises en service ont permis de rajeunir substantiellement l'âge moyen de la flotte (36,2 ans).

### Trains de banlieue

→ En 2016-2017, l'âge moyen des trains de banlieue est passé de 12,7 à 13,7 ans. Cette variation s'explique uniquement par le vieillissement naturel du parc. Aucune modification n'a été apportée à la flotte de l'Agence métropolitaine de transport durant cette période.

PS Plan stratégique 2013-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

## LES MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

Le Ministère soutient la mise en place de voies réservées et de mesures préférentielles pour autobus, en particulier dans la région métropolitaine de Montréal, et ce, tant sur le réseau routier supérieur que sur le réseau municipal.



MESURES INCITATIVES À L'UTILISATION DU TRANSPORT COLLECTIF

PS 3 OVT

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus (km) | 260[a] | 320[a] | 456,7[b] | 480,2[b] | 677,6[b] |
| Places de stationnement incitatif (nombre) | 36 300 | 35 600 | 39 070 | 39 833[c] | 42 027 |

a Il s'agit de données compilées par le Ministère à partir des données publiées par l'Agence métropolitaine de transport et par les sociétés de transport en commun. Les méthodes utilisées peuvent différer d'une organisation à l'autre.

b Ces données s'appuient sur un nouveau cadre méthodologique établi par le Ministère. Celui-ci permet d'uniformiser les définitions, les concepts et les méthodes de mesure. Il est possible que les informations diffusées par les organismes de transport diffèrent des données compilées par le Ministère.

c Le nombre de places de stationnements incitatifs pour l'année 2015-2016 a été révisé de 39 756 à 39 833. Les changements ont été apportés aux données soumises pour la Société de transport de Sherbrooke, la Société de transport de Saguenay et le Réseau de transport de la Capitale.

### Commentaires :

→ En 2016, la longueur des voies réservées et autres mesures préférentielles pour autobus dans l'ensemble du Québec a atteint 677,6 kilomètres par rapport à 480,2 kilomètres l'année précédente. Ainsi, le nombre de nouvelles voies réservées et autres mesures préférentielles a augmenté de 197 km pour l'ensemble du Québec. L'augmentation s'explique par les investissements importants de la part du Ministère vers les sociétés de transport pour le développement des mesures préférentielles pour bus. La Société de transport de Laval a été particulièrement active à cet effet, car la réalisation de plusieurs projets sur son territoire a permis d'y ajouter 118 kilomètres de mesures préférentielles, soit près de 60 % de l'augmentation totale de 197 kilomètres.

→ Le nombre de places de stationnement incitatif dans l'ensemble du Québec est estimé à 42 027[13] en 2016. Cette hausse de 2 194 places par rapport au nombre compilé en 2015 provient, entre autres, d'un ajout de 538 places de stationnement aux gares du réseau de trains de banlieue de l'Agence métropolitaine de transport et de l'ajout de 1 911 places dans ses stationnements incitatifs qui sont exclusivement desservis par autobus. En contrepartie, une baisse significative du nombre de places de stationnement a été observée sur le territoire de la Société de transport de l'Outaouais, notamment à cause de la fermeture du stationnement de l'hippodrome Aylmer (300 places).

13. Les données présentées sont le résultat de la compilation du nombre de places de stationnement incitatif desservies par les sociétés de transport en commun et l'Agence métropolitaine de transport.

## LA CONCERTATION EN MOBILITÉ DURABLE

### LA PARTICIPATION À UNE ACTION CONCERTÉE À L'ÉCHELLE MÉTROPOLITAINE, RÉGIONALE AINSI QU'À CELLE DES PORTES D'ENTRÉE ET DES GRANDS CORRIDORS DE TRANSPORT

Au cours de la période 2016-2017, des rencontres de partenariat se sont déroulées, permettant ainsi une action concertée des intervenants en transport sur le territoire québécois. Le sujet de la mobilité durable a fait l'objet de discussions, notamment à l'intérieur des partenariats suivants :

**Tables intersectorielles régionales sur les saines habitudes de vie**

Les Tables intersectorielles régionales sur les saines habitudes de vie ont traité de la mobilité durable lors de leurs discussions entourant la promotion d'un mode de vie actif. Ces échanges ont favorisé la réalisation d'actions concertées dans plusieurs régions du Québec, dont la Semaine des transports collectifs et actifs et la tenue de formations sur les aménagements favorables au transport actif.

**Mobilité Montréal**

Mobilité Montréal vise à assurer une meilleure coordination des interventions planifiées dans la grande région de Montréal et à en limiter les conséquences sur le réseau routier en déterminant des mesures d'atténuation, notamment en transport collectif.

Un investissement majeur de près de 46 millions de dollars a été confirmé en 2016-2017 pour le renouvellement des mesures efficaces existantes et pour l'ajout de nouvelles mesures, dont la mise en place d'une voie réservée sur l'autoroute Bonaventure en direction centre-ville et l'ajout de 130 voyages supplémentaires aux heures de pointe répartis sur 13 lignes d'autobus de la Société de transport de Montréal.

En collaboration avec la Chambre de commerce du Montréal métropolitain, Mobilité Montréal a démarré un projet pilote visant à obtenir l'engagement d'organisations comptant plusieurs centaines d'employés afin qu'ils s'investissent dans une démarche de mobilité durable afin d'augmenter la fluidité des déplacements aux heures de pointe.

**Forum de concertation sur le transport maritime**

Sous l'égide du Forum de concertation sur le transport maritime, le projet de Système d'information maritime s'est amorcé avec la participation de plusieurs partenaires qui, en partageant leurs données, leur expérience et leur expertise, permettront d'offrir un outil d'information essentiel aux personnes concernées par le développement du secteur maritime. À terme, il prendra la forme d'un système informatique centralisé accessible par un portail Web et regroupant différentes statistiques sur le transport maritime.

## OBJECTIF 1.2

## Maintenir les infrastructures routières en bon état

Au cours de l'exercice financier 2016-2017, des investissements majeurs ont été consacrés à la modernisation, à la réfection et à la préservation des infrastructures routières afin d'en assurer la pérennité.

→ Des investissements totalisant 466,5 millions de dollars ont été consacrés à la conservation des chaussées.

→ L'état des structures du réseau supérieur requiert une attention particulière. Ainsi, 1 008,4 millions de dollars ont été consacrés à leur conservation.

→ La réfection des ponts du réseau routier municipal incombe au Ministère depuis janvier 2008. Ainsi, une somme de 72,8 millions de dollars a été investie dans ces travaux au cours de l'exercice financier 2016-2017.

→ Par ailleurs, l'aide technique et financière au milieu local pour l'entretien et l'amélioration du réseau routier ainsi que pour la réfection des ouvrages d'art municipaux a totalisé 123,1 millions de dollars, notamment par la mise en œuvre de programmes d'aide à la voirie locale, financés par le Fonds des réseaux de transport terrestre.

### LES CHAUSSÉES

Les usagers de la route profitent des investissements visant à assurer le bon état des chaussées et des structures et qui, par le fait même, améliorent la sécurité et la qualité de vie des citoyens et rehaussent l'efficacité des services de transport des personnes et des marchandises au quotidien.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

## PROPORTION DE CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT (%)[a, b]

PS 4

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ensemble du réseau supérieur | 78,4 | 79,0 | 79,9 | 79,8 | 79,4 |
| Réseau stratégique en soutien au commerce extérieur[c] | 88,2 | 88,3 | 87,9 | 87,8 | 87,4 |
| Hors réseau stratégique en soutien au commerce extérieur | 74,5 | 75,3 | 76,7 | 76,5 | 76,0 |

a Selon l'indice de rugosité international portant sur le confort de roulement.

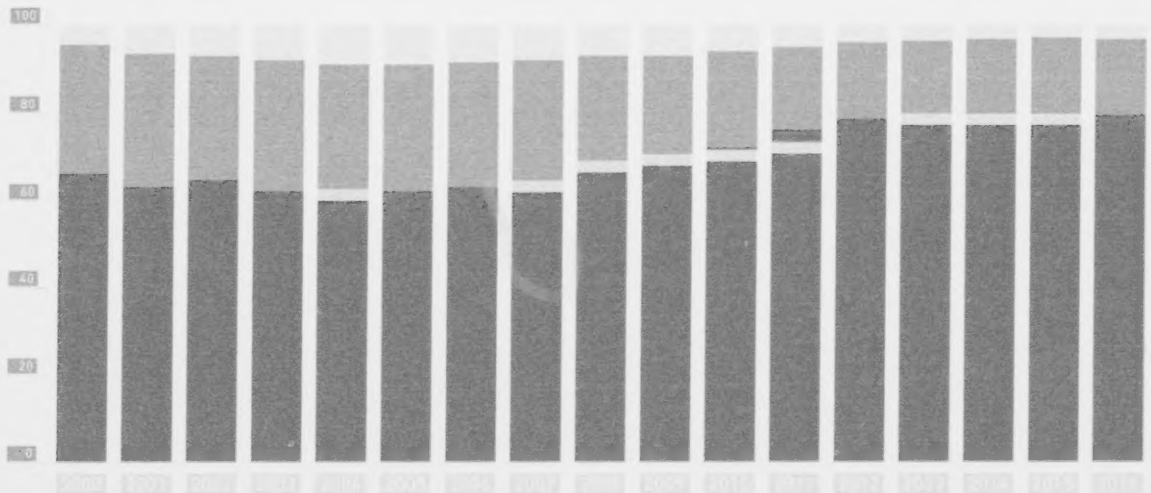
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

c Le volet routier du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur est un sous-ensemble du réseau routier supérieur qui appuie les échanges commerciaux du Québec, en particulier avec le reste du Canada et les États-Unis.



## Commentaires :

ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR



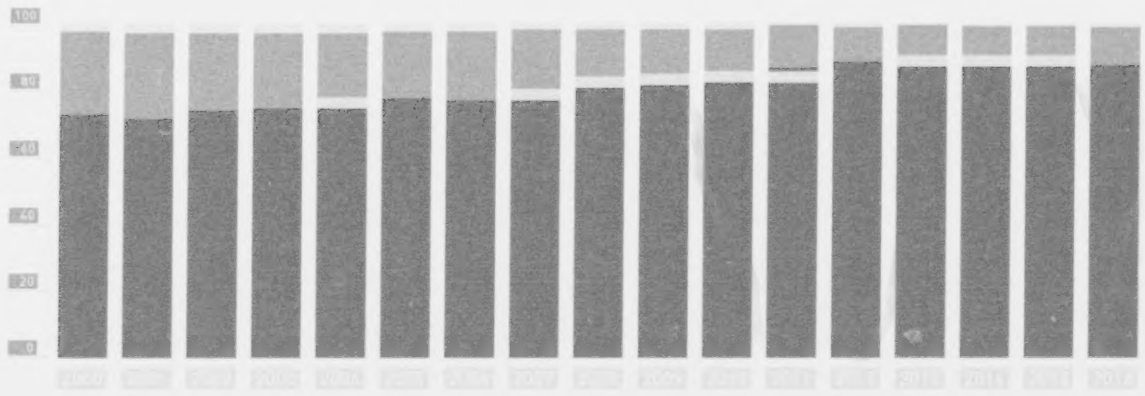

| RÉSULTATS | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bon état (%) | 65,9 | 63,1 | 64,3 | 62,2 | 61,3 | 62,1 | 63,2 | 64,2 | 67,7 | 69,4 | 72,2 | 76,2 | 78,4 | 79,0 | 79,9 | 79,8 | 79,4 |
| Déficience mineure (%) | 29,5 | 30,4 | 28,8 | 29,9 | 29,7 | 28,8 | 28,6 | 27,7 | 25,5 | 23,8 | 22,0 | 19,1 | 17,9 | 17,4 | 16,9 | 17,2 | 17,5 |
| Déficience majeure (%) | 4,6 | 6,5 | 6,9 | 7,9 | 9,0 | 9,2 | 8,2 | 8,1 | 6,8 | 6,8 | 5,8 | 4,7 | 3,8 | 3,6 | 3,2 | 3,0 | 3,2 |
| Cible en bon état (%) | – | – | – | – | 61,0 | – | – | 63,0 | 67,7 | 69,0 | 70,0 | 72,0 | – | 78,4 | 78,4 | 78,4 | – |

→ En 2016, selon l'indice de rugosité international portant sur le confort de roulement, la chaussée était en bon état sur 79,4 % du réseau routier québécois. Il s'agit d'une légère diminution de 0,4 point de pourcentage par rapport à l'état observé en 2015.

→ La longueur des travaux de réfection réalisés sur des chaussées déficientes n'a pas été suffisante pour contrer la dégradation naturelle du réseau et, donc, pour maintenir la proportion de chaussées en bon état[14].

14 Une chaussée en bon état présente un confort de roulement jugé acceptable pour une classe de routes donnée. Le seuil d'acceptabilité a été fixé de façon à assurer confort et sécurité aux usagers selon la classe de la route. Une chaussée déficiente présente un confort de roulement inapproprié. Cette déficience est jugée mineure ou majeure, selon le degré de dégradation de la chaussée. De façon générale, une intervention de surface est suffisante pour corriger une déficience mineure et une intervention en profondeur est requise en cas de déficience majeure.

ÉTAT DES CHAUSSÉES DU RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR

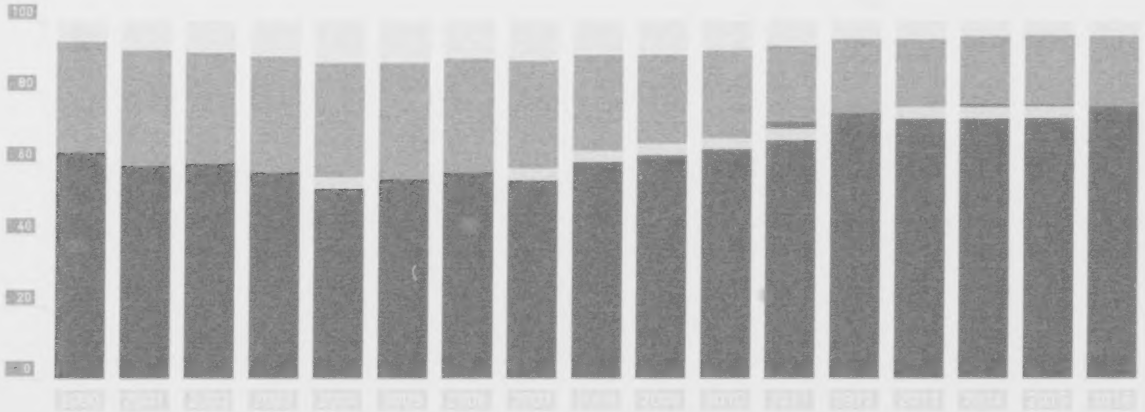



| RÉSULTATS | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bon état (%) | 72,7 | 71,5 | 73,8 | 74,3 | 76,4 | 77,5 | 76,9 | 78,6 | 82,1 | 83,1 | 84,0 | 86,8 | 88,2 | 88,3 | 87,9 | 87,8 | 87,4 |
| Déficience mineure (%) | 24,8 | 25,4 | 23,2 | 22,4 | 20,8 | 19,8 | 20,6 | 19,4 | 16,3 | 15,3 | 14,4 | 12,3 | 10,8 | 10,8 | 11,2 | 11,3 | 11,4 |
| Déficience majeure (%) | 2,5 | 3,0 | 3,0 | 3,3 | 2,8 | 2,7 | 2,4 | 2,0 | 1,5 | 1,6 | 1,6 | 1,0 | 1,0 | 0,9 | 0,9 | 0,9 | 1,2 |
| Cible en bon état (%) | – | – | – | – | 76,0 | – | – | 78,0 | 82,1 | 83,0 | 83,5 | 84,0 | – | 88,2 | 88,2 | 88,2 | – |

→ Sur le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la proportion de chaussées en bon état a légèrement diminué de 0.4 point de pourcentage par rapport à 2015 pour s'établir à 87,4 %. Tout comme pour le réseau routier supérieur, la longueur des travaux de réfection réalisés sur des chaussées déficientes n'a pas été suffisante pour contrer la dégradation naturelle du réseau et, donc, pour maintenir la proportion de chaussées en bon état.

→ La proportion de chaussées en condition de déficience majeure a légèrement augmenté à 1.2 % en 2016.

ÉTAT DES CHAUSSÉES HORS RÉSEAU STRATÉGIQUE EN SOUTIEN AU COMMERCE EXTÉRIEUR




| RÉSULTATS | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bon état (%) | 63,6 | 59,9 | 60,5 | 57,5 | 55,5 | 56,1 | 57,9 | 58,5 | 62,0 | 64,1 | 67,5 | 72,0 | 74,5 | 75,3 | 76,7 | 76,5 | 76,0 |
| Déficience mineure (%) | 31,1 | 32,2 | 31,0 | 32,8 | 33,1 | 32,2 | 31,7 | 31,0 | 29,1 | 27,1 | 25,1 | 21,8 | 20,7 | 20,0 | 19,2 | 19,6 | 19,9 |
| Déficience majeure (%) | 5,3 | 7,9 | 8,5 | 9,7 | 11,4 | 11,7 | 10,4 | 10,5 | 8,9 | 8,8 | 7,4 | 6,2 | 4,8 | 4,7 | 4,1 | 3,9 | 4,0 |
| Cible en bon état (%) | – | – | – | – | 55,0 | – | – | 57,0 | 62,0 | 64,0 | 66,0 | 68,0 | – | 74,5 | 74,5 | 74,5 | – |

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

→ Pour le réseau routier qui ne fait pas partie du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la proportion de chaussées en bon état se chiffrait à 76,0 % en 2016. Il s'agit d'une légère diminution de 0,5 point de pourcentage par rapport à la proportion observée en 2015.

→ Tout comme pour le réseau routier supérieur et le réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, la longueur des travaux de réfection réalisés sur des chaussées déficientes n'a pas été suffisante pour contrer la dégradation naturelle du réseau et, donc, pour maintenir la proportion de chaussées en bon état.

→ Les routes dont la chaussée présente une déficience majeure représentent 4,0 % du réseau à l'extérieur du réseau stratégique en soutien au commerce extérieur, une proportion similaire à celle de l'année précédente.

### Indice d'état gouvernemental[15]

Dans le cadre du Plan annuel de gestion des investissements publics en infrastructures, les quatre indicateurs d'état de la chaussée déjà utilisés par le Ministère pour sa gestion interne, soit l'indice de rugosité international, l'orniérage, la fissuration ainsi que la susceptibilité au gel, ont été combinés pour qu'un nouvel indicateur intégré soit créé, soit l'indice d'état gouvernemental. L'avantage de recourir à cette combinaison d'indices consiste à mieux relier l'état de l'infrastructure aux besoins d'investissements pour la remettre en bon état.

RÉSULTATS DE L'INDICE D'ÉTAT GOUVERNEMENTAL DES INFRASTRUCTURES

| | | INDICE D'ÉTAT (%) | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ABC (TRÈS BON, BON ET SATISFAISANT) | D (MAUVAIS) | E (TRÈS MAUVAIS) | INDICE D'ÉTAT MÉDIAN |
| Chaussée du réseau supérieur | Selon le nombre | 50 | 24 | 26 | C |

## LES STRUCTURES

Le réseau routier sous la responsabilité du Ministère comprend plus de 5 400 structures dont la longueur est de 4,5 m ou plus[16]. Près de 70 % de l'actif a été construit au cours des années 1960 à 1980. Puisque des travaux de réparation deviennent habituellement nécessaires 30 ans après la construction d'un ouvrage, les besoins d'entretien et de réparation sont aujourd'hui considérables.

PROPORTION DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR EN BON ÉTAT (%)[a, b]

PS 5

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 69,9 | 71,2 | 72,6 | 74,2 | 75,0 |

a Une structure en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.

b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

## Commentaires :

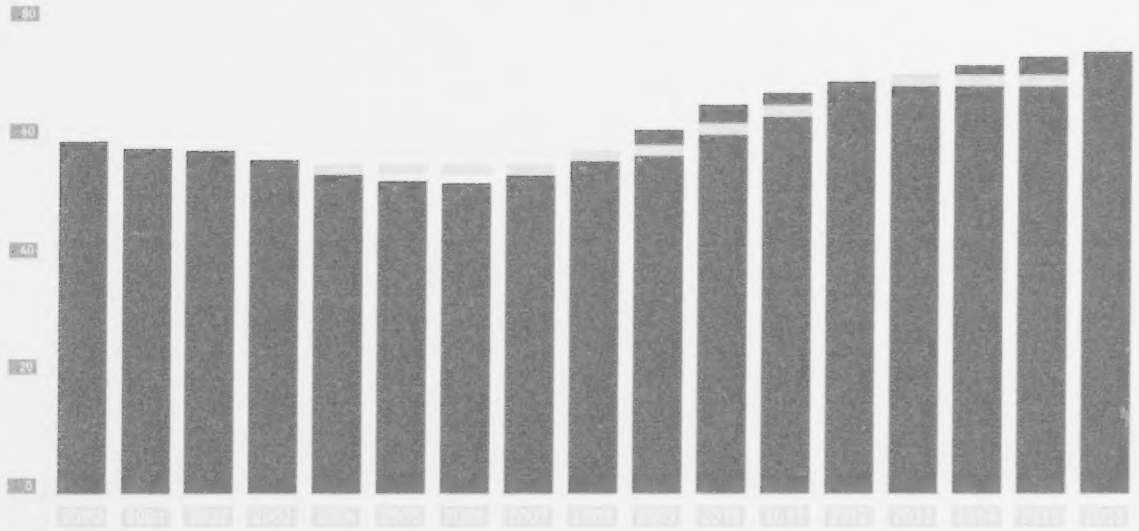
→ Les résultats montrent que la remise en état du parc de structures amorcée en 2007-2008 s'est poursuivie activement au cours de l'année 2016-2017 sur le réseau supérieur.

→ La proportion des structures en bon état sur le réseau routier supérieur a augmenté de 0,8 % par rapport à celle enregistrée pour l'année 2015-2016. Depuis 2008-2009, le nombre de structures en bon état a connu une augmentation de plus de 17 %.

15. Le lecteur est invité à consulter le document « Les infrastructures publiques du Québec 2017-2027 », publié par le Secrétariat du Conseil du trésor, qui présente la définition de l'indice d'état gouvernemental ainsi que l'évolution de l'état des infrastructures selon cet indice. www.tresor.gouv.qc.ca/fileadmin/PDF/budget_depenses/17-18/infrastructuresPubliquesQuebec.pdf

16. Ces données ne comprennent pas les quelque 4 300 ponts municipaux dont l'entretien a été repris par le Ministère en janvier 2008. Leur état est présenté sous l'indicateur 6 du Plan stratégique, « Proportion des ponts sur le réseau municipal en bon état ».

ÉTAT DES STRUCTURES DU RÉSEAU ROUTIER SUPÉRIEUR




| RÉSULTATS | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bon état (%) | 59,9 | 58,7 | 58,1 | 56,8 | 54,8 | 53,3 | 52,9 | 54,5 | 57,7 | 61,8 | 66,2 | 68,1 | 69,9 | 71,2 | 72,6 | 74,2 | 75,0 |
| Cible en bon état (%) | – | – | – | – | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 55,0 | 57,5 | 58,2 | 61,6 | 65,0 | – | 69,9 | 69,9 | 69,9 | – |

## LA GESTION DES PONTS SITUÉS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT[a,b] (%)

PS 6

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 49,7 | 50,4 | 51,7 | 54,3 | 55,6 |

a Un pont en bon état ne nécessite aucune intervention avant cinq ans.
b Les résultats présentés sont calculés à partir des données concernant l'année civile.

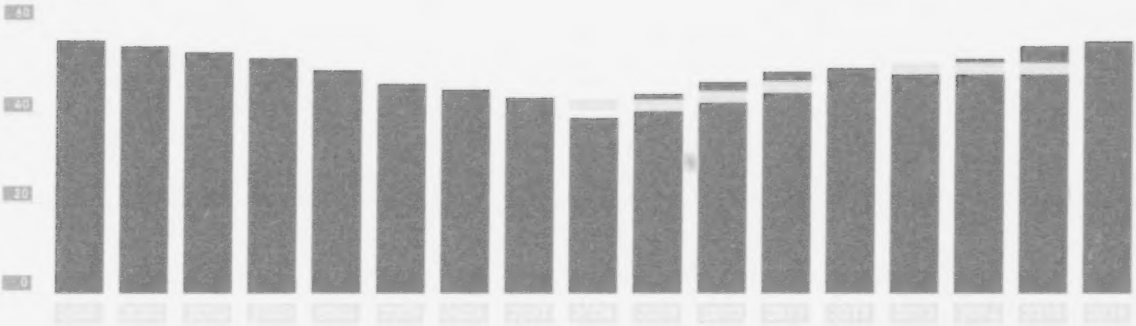
### Commentaires :

→ Pour 2016-2017, le nombre de ponts en bon état sur le réseau municipal a connu une hausse de 1,3 point de pourcentage. Depuis 2008-2009, une augmentation de 17 points de pourcentage du nombre de structures en bon état a été enregistrée.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

PROPORTION DES PONTS SUR LE RÉSEAU MUNICIPAL EN BON ÉTAT



| RÉSULTATS | 2000 | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | 2007 | 2008 | 2009 | 2010 | 2011 | 2012 | 2013 | 2014 | 2015 | 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Bon état (%) | 55,8 | 54,2 | 53,1 | 51,6 | 49,3 | 46,1 | 44,8 | 43,0 | 38,6 | 43,8 | 46,6 | 48,7 | 49,7 | 50,4 | 51,7 | 54,3 | 55,6 |
| Cible en bon état (%) | – | – | – | – | – | – | – | – | 41,1 | 41,1 | 43,5 | 45,3 | – | 49,7 | 49,7 | 49,7 | – |

### Indice d'état gouvernemental

Une table de concordance a été établie pour que les structures soient catégorisées dans les cinq niveaux de l'indice gouvernemental. Les éléments de base qui ont été utilisés sont l'indicateur « La proportion de structures en bon état » et les données d'inspection. La combinaison des résultats de ces différents indices permet de sélectionner les interventions les plus avantageuses pour le réseau.

L'indicateur est formulé en termes de nombres, ce qui facilite son interprétation. Cette façon de faire a cependant le désavantage d'attribuer le même poids à chacun des ouvrages, quelle que soit son envergure. Une autre façon de présenter l'information est en termes de pourcentage de la valeur des structures. Cette façon de rapporter l'état des structures a l'avantage de mettre en relation le besoin d'intervention avec l'importance relative des structures. Par conséquent, les structures de grande importance ont une forte influence à la baisse sur le portrait global lorsque celles-ci sont en mauvais état.

RÉSULTATS DE L'INDICE D'ÉTAT GOUVERNEMENTAL DES INFRASTRUCTURES

| | | INDICE D'ÉTAT (%) | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | | ABC (TRÈS BON, BON ET SATISFAISANT) | D (MAUVAIS) | E (TRÈS MAUVAIS) | INDICE D'ÉTAT MOYEN |
| Réseau supérieur (4,5 m et plus) | Selon le nombre | 75 | 9 | 16 | C |
| | Selon la valeur | 53 | 9 | 38 | C |
| Réseau municipal | Selon le nombre | 56 | 9 | 35 | C |
| | Selon la valeur | 53 | 9 | 38 | C |

## LA RÉVISION DES PROGRAMMES D'AIDE FINANCIÈRE À LA VOIRIE LOCALE

OVT Depuis 1993, le Ministère assure la mise en œuvre de trois programmes : le Programme d'aide à l'entretien du réseau routier local, le Programme d'aide à l'amélioration du réseau routier municipal et le Programme d'aide à la réfection des ouvrages d'art municipaux. Le Ministère accorde aussi une aide à l'entretien des routes d'accès aux localités isolées. Une démarche de modernisation de ces programmes s'est amorcée par la mise en place, en 2012, d'un volet « Plan d'intervention en infrastructures routières locales » (comprenant le Plan d'intervention de sécurité routière en milieu municipal). Jusqu'à présent 73 municipalités régionales de comté se sont vu accorder une aide financière afin qu'elles ciblent les infrastructures qu'elles jugent prioritaires sur leur réseau routier local. Pour les plans d'intervention de sécurité routière, 25 municipalités ou municipalités régionales de comté ont bénéficié d'une aide financière.

Le programme intitulé « Réhabilitation du réseau routier local » dispose d'une enveloppe totale de 50 millions de dollars pour ses deux volets constitutifs. Le volet « Redressement des infrastructures routières locales » vise à soutenir financièrement les municipalités pour la réalisation de travaux d'amélioration du réseau routier local découlant d'un plan d'intervention en infrastructures routières locales ou d'un plan d'intervention en matière de sécurité routière en milieu municipal. Quant au volet « Accélération des investissements sur le réseau routier local », il offre un soutien financier aux municipalités pour la réalisation de travaux d'amélioration sur le réseau routier local de niveaux 1 et 2, non prévus à l'intérieur d'un plan d'intervention. Une enveloppe de 200 millions de dollars sur 4 ans (2016-2019), soit 50 millions de dollars par année, a été consentie pour la réhabilitation du réseau routier local. Pour l'année 2016-2017, le Ministère a versé 222 subventions pour un montant de 49,95 millions de dollars.

## OBJECTIF 1.3

### Soutenir la complémentarité et l'efficacité des modes de transport des marchandises

Au cours de l'exercice financier 2016-2017, une somme de 4,1 millions de dollars a été utilisée pour assurer le maintien de l'intégrité, l'entretien, la réfection, l'exploitation et la sécurité d'infrastructures ferroviaires qui sont la propriété du Ministère.

Par ailleurs, dans le cadre de la mise en œuvre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, il octroie de l'aide financière visant à soutenir la réalisation de projets intermodaux, l'amélioration de l'efficacité énergétique et l'utilisation d'énergies de remplacement dans les transports routier, maritime, aérien et ferroviaire des marchandises. Le financement provient du Fonds vert.

VALEUR DES SUBVENTIONS ENGAGÉES[a] POUR LES PROJETS DE TRANSPORT DES MARCHANDISES (M $)

PS 7 OVT

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Ferroviaire | 7,3 | – | 1,6 | 1,3 | 0,2 |
| Maritime | 3,6 | – | 7,7 | 6,5 | 3,8 |
| Routier | 6,1 | 4,7 | 3,2 | 6,5 | 14,1 |

a La subvention engagée correspond parfois à une somme maximale. Dans certains cas, l'aide financière totale versée peut être moindre que la subvention engagée si les critères à partir desquels cette dernière a été calculée ne sont pas respectés.

## Commentaires :

→ En 2016-2017, près de 3,3 millions de dollars ont été engagés dans le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité des transports maritime, aérien et ferroviaire, soit 2,8 millions pour le transport maritime, 0,1 million pour le transport ferroviaire et 0,4 million pour le transport aérien. La somme affectée au transport aérien n'est pas reportée dans le tableau des résultats, car elle a été octroyée à un secteur autre que ceux faisant l'objet d'un suivi dans le présent indicateur.

→ De plus, le Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal a fait l'objet d'engagements de près de 1,1 million de dollars, soit 0,1 million pour le transport ferroviaire et 1,0 million pour le transport maritime.

→ Finalement, afin de favoriser l'utilisation d'équipements et de technologies permettant la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises, pour des projets de démonstration, de logistique et d'homologation d'une technologie, le Ministère a octroyé des aides financières pour un total de plus de 14,1 millions de dollars dans le cadre du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage).

PS Plan stratégique 2013-2015

OVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

## LE MAINTIEN DE L'INTÉGRITÉ DES INFRASTRUCTURES MARITIMES ET FERROVIAIRES

OVT Le Ministère poursuit son intervention visant à favoriser le maintien de l'intégrité de certains réseaux ferroviaires et d'infrastructures maritimes dans un souci de sécurité, de compétitivité économique et de développement durable.

### Chemin de fer de la Gaspésie

Le Ministère s'est porté acquéreur du Chemin de fer de la Gaspésie le 15 mai 2015 en vertu d'une convention de vente d'actifs et d'exploitation intérimaire signée entre le gouvernement du Québec et la Société du chemin de fer de la Gaspésie. Le 8 septembre 2016, le Ministère octroyait une aide financière de 2,5 millions de dollars afin que l'entretien et l'exploitation soient poursuivis pour une période supplémentaire de 12 mois.

De plus, afin que l'intégrité et la sécurité du réseau exploité entre Matapédia et Caplan soient maintenues, des dépenses d'entretien et des investissements totalisant un peu plus de 2,2 millions de dollars ont été réalisés en 2016-2017.

### Chemin de fer Québec Central

Des dépenses d'entretien et des investissements totalisant près de 1,1 million de dollars ont été réalisés en 2016-2017 afin que l'intégrité et la sécurité d'une partie du réseau du Chemin de fer Québec Central, propriété du Ministère depuis 2007, soient maintenues.

### Entente Canada-Québec

L'Entente Canada-Québec sur la réhabilitation des infrastructures ferroviaires des chemins de fer d'intérêt local a été prolongée jusqu'au 31 décembre 2016[17]. Tous les travaux étaient terminés en date du 31 mars 2015. Une vérification financière, visant à garantir que les fonds ont été versés aux fins prévues par l'Entente Canada-Québec, a été réalisée. Le Québec n'a plus de versement à effectuer dans le cadre de cette entente.

## OBJECTIF 1.4

## Contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions

OVT Afin de contribuer à l'accessibilité et à la vitalité des régions, le Ministère a réalisé des investissements substantiels visant notamment à préserver le bon état et la fluidité des corridors de transport donnant accès aux régions et aux municipalités, à assurer la pérennité des dessertes aériennes et maritimes existantes ainsi qu'à soutenir l'entretien et le développement de pistes récréotouristiques.

- Des investissements totalisant 128,8 millions de dollars ont été consacrés au développement du réseau routier et autoroutier afin que soient améliorées l'efficacité et la sécurité des déplacements sur les grands corridors internationaux et interrégionaux dans toutes les régions du Québec. Des investissements de 23,6 millions de dollars ont servi au maintien et à l'amélioration des services de transport aérien et maritime des régions éloignées ou isolées, auxquels s'est ajoutée une subvention de 103,6 millions de dollars à la Société des traversiers du Québec.
- Enfin, une somme de 17,9 millions de dollars a été accordée à l'entretien et à l'aménagement de pistes récréotouristiques, comme la Route verte et les sentiers durables de véhicules hors route.

Le présent rapport décrit les principaux projets majeurs d'infrastructure publique en cours de réalisation inscrits au Plan québécois des infrastructures 2016-2026.

PS [illegible] 8.

## ÉTAT DES PROJETS ROUTIERS MAJEURS EN RÉALISATION, PAR RÉGION

***Projets en réalisation assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique[18]***

CHAUDIÈRE-APPALACHES

### Relocalisation permanente de la route 112 à Thetford Mines

Amorcé en janvier 2011, le projet a pour objet la relocalisation permanente de la route 112, entre Thetford Mines et Saint-Joseph-de-Coleraine, dans la région de la Chaudière-Appalaches, à la suite d'un glissement de terrain survenu en 2009 sur la paroi d'une mine à ciel ouvert. Il consiste à construire un nouveau tronçon de route de 10,3 kilomètres selon les normes en vigueur pour une route nationale. La nouvelle route est en service depuis le 30 octobre 2015.

En 2016-2017, des travaux correctifs ont été réalisés pour les lots 1 (Boisé), 2 (Urbain) et 3 (Mine) de même que des travaux d'aménagement paysager des lots 1 et 2. Un contrat a été octroyé pour les travaux d'aménagement paysager du lot 3.

17. L'entente est rétroactive au 1er avril 2013 et les travaux devaient être terminés au plus tard le 31 mars 2015.
18. Lorsqu'un projet majeur est assujetti à la Directive, le Ministère peut entreprendre les travaux après l'approbation du dossier d'affaires et l'autorisation d'amorcer la réalisation du projet par le Conseil des ministres.

MONTRÉAL

### Réaménagement du rond-point Dorval (composante routière)[19]

La composante routière du projet de réaménagement de l'échangeur Dorval consiste principalement à séparer les trafics locaux et autoroutiers par la création de liens directs entre l'aéroport international Pierre-Elliott-Trudeau de Montréal et les autoroutes 20 et 520. L'accès au transport collectif et la sécurité des piétons et des cyclistes seront également améliorés.

Le projet compte 24 lots de construction dont 18 sont achevés, 2 sont en construction et 4 autres sont en préparation, pour un avancement du projet à 85 %. Au cours de l'année 2016-2017, la préparation de plusieurs lots s'est poursuivie et les travaux de construction se sont amorcés pour deux lots, dont celui visant la construction de ponts d'étagement pour établir des liens directs entre l'autoroute 20 et l'aéroport (lot 28). De plus, les travaux relatifs à la conduite pluviale sous l'autoroute 520 (lot 21-A) ont été amorcés et ont été finalisés au cours de cette même période. Quant à ceux visant le réaménagement du stationnement de l'hôtel Fairfield-Marriott et la construction de massifs de services publics (lot 27-S), ils ont été achevés.

Une entente tripartite portant sur les travaux de construction partielle du pont d'étagement (culée et tablier est), situé au nord du chemin de fer entre les avenues Cardinal et Michel-Jasmin (lot 21-B), a été signée entre le Canadien National, la Ville de Dorval et le Ministère, ce qui a permis d'entreprendre la réalisation de ces travaux.

### Reconstruction de l'échangeur Turcot

Ce projet vise la reconstruction des échangeurs Turcot, De La Vérendrye, Angrignon et Montréal-Ouest et des tronçons des autoroutes 20, 720 et 15 qui s'y raccordent ainsi que le déplacement du corridor de transport de l'autoroute 20 et des voies ferroviaires vers le nord. L'échangeur est un lien stratégique indispensable pour le transport des personnes et des marchandises, autant pour la région de Montréal que pour l'ensemble du Québec (près de 300 000 véhicules y circulent chaque jour). La reconstruction s'exécute au sol ou à côté des structures actuelles afin que les entraves sur le réseau autoroutier soient limitées et que la circulation sur les infrastructures existantes soit maintenue jusqu'à leur démolition.

La stratégie de mise en œuvre du projet de reconstruction comprend deux volets :

- Volet 1 : les travaux préparatoires accomplis en mode traditionnel par le Ministère et les activités connexes amorcés en juillet 2011.
- Volet 2 : la reconstruction des infrastructures principales réalisée en mode conception-construction amorcée en mars 2015. Les travaux pour ce volet se termineront avec la fin du projet, laquelle est prévue pour septembre 2020.

Au 31 mars 2017, l'avancement physique des travaux réalisés pour les volets 1 et 2, basé sur l'estimation des coûts, était à 46,7 %.

Une étape importante du projet Turcot a été franchie le 21 novembre 2016 avec l'ouverture des deux premières voies de la route 136 en direction est (A-720). L'autoroute 720 en direction du centre-ville a alors été fermée définitivement à la circulation et les infrastructures ont été démantelées au cours de la saison hivernale.

### *Projets en réalisation non assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique*[20]

ABITIBI-TÉMISCAMINGUE

### Construction d'une voie de contournement de Rouyn-Noranda

Le projet consiste à construire une voie de contournement de Rouyn-Noranda (route 117). L'objectif est de remédier au problème d'incompatibilité entre la circulation de transit sur la route 117, particulièrement le passage de véhicules lourds transportant des matières dangereuses, et les activités urbaines du centre-ville de Rouyn-Noranda. D'une longueur de 7,8 kilomètres, le nouveau tronçon de route est situé à l'est du noyau urbain et comprend une voie de circulation par direction ainsi que des zones de dépassement.

Le projet est divisé en deux lots. Le lot 1 comprend le terrassement, le drainage, les ouvrages d'art et les structures de chaussée. Le lot 2 inclut les deux carrefours giratoires, l'asphaltage, l'éclairage routier, la piste cyclable et le stationnement permettant l'accès au boisé. Amorcés en 2015, les travaux de construction des deux lots se sont poursuivis en 2016-2017. Les activités immobilières pour les deux lots sont également en cours.

19. En novembre 2011, le gouvernement du Québec a décidé de scinder le projet en deux et d'assujettir sa poursuite à la Politique-cadre sur la gouvernance des grands projets d'infrastructure publique, remplacée depuis février 2014 par la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique. Les travaux de la composante routière étant avancés, leur poursuite a été autorisée bien qu'un dossier d'affaires n'ait pas été déposé.
20. Tout projet majeur autorisé par le ministre et en cours de réalisation avant l'application de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016



BAS-SAINT-LAURENT

### Prolongement de l'autoroute 20 entre Cacouna et Notre-Dame-des-Neiges

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 20 à une chaussée unique à deux voies contiguës. Ce projet (phase II), d'une longueur de 24,4 kilomètres entre Cacouna et Notre-Dame-des-Neiges, a été complété en 2015 alors que la phase I (45 kilomètres) est terminée depuis 2008.

Les principales réalisations au cours de la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2017 concernaient exclusivement la phase II du projet. Des travaux d'aménagement paysager ont notamment été réalisés ainsi que les démarches relatives à la fermeture administrative du projet.

### Réaménagement de la route 185 entre l'autoroute 20 et la frontière du Nouveau-Brunswick — Phases I et II

Le projet de réaménagement de la route 185 consiste en la construction de l'autoroute 85 à 4 voies sur 2 chaussées séparées, sur une distance de 94 kilomètres. Ce projet a été scindé en trois phases, dont seules les deux premières sont inscrites au Plan québécois des infrastructures dans la catégorie « projets en réalisation » alors que la phase III est inscrite dans la catégorie « projets à l'étude ». Les phases I et II ont été mises en service.

Ainsi, au cours de l'année 2016-2017, des travaux de terrassement et d'aménagement paysager ont été réalisés ainsi que les démarches relatives à la fermeture administrative du projet.

CAPITALE-NATIONALE

### Réfection de l'autoroute Dufferin-Montmorency — Phases III à VIII

Le projet consiste à effectuer la réfection des structures de l'autoroute 440 (Dufferin-Montmorency) à Québec, y compris la structure surélevée, qui comporte 15 ponts d'étagement, un pont sur rivière et 2 murs de soutènement, la reconstruction de la chaussée des approches, de l'éclairage routier et des systèmes d'avertissement de brouillard, le remplacement de la supersignalisation, l'ajout de caméras de circulation et l'aménagement des abords.

La majeure portion de la phase VIII a été mise en service en juillet 2016, notamment par la réalisation de travaux de réfection du tablier de plusieurs structures, le revêtement de ponts et d'approches et la mise en place de structures pour la supersignalisation.

### Reconstruction de l'échangeur entre les autoroutes Félix-Leclerc et Laurentienne à Québec

Le projet de reconstruction de l'échangeur des autoroutes Félix-Leclerc (A-40) et Laurentienne (A-73/A-973), à Québec, inclut la reconstruction de 2 ponts d'étagement sur l'autoroute 40, au-dessus de l'autoroute 73, dont l'un a été terminé en 2015-2016. Le projet inclut également la réfection des structures supportant deux bretelles de l'échangeur. La reconstruction des deux chaussées de ces autoroutes et la réfection de toutes les bretelles de l'échangeur sont comprises dans le projet tout comme la modernisation de la signalisation et du drainage.

Pour l'année 2016-2017, le pont d'étagement reconstruit sur l'autoroute 40 Est a été mis en service (septembre 2016) et, par la suite, quelques travaux ont été finalisés dont la signalisation et l'éclairage. L'avancement des travaux est à 95 %. Au cours de l'hiver, les plans et devis pour reconstruire la chaussée et les bretelles dans l'axe de l'autoroute Laurentienne ont été complétés et le processus d'octroi du contrat a été enclenché.

CHAUDIÈRE-APPALACHES

### Élargissement de l'autoroute 73, entre Sainte-Marie et Saint-Joseph-de-Beauce — Phase II

Le projet consiste à construire la deuxième chaussée de l'autoroute 73 sur une distance totale de 28,9 kilomètres entre les villes de Sainte-Marie et de Saint-Joseph-de-Beauce. Ce projet inclut la construction de 12 structures.

Les cinq tronçons d'autoroute ont été mis en service alors que les travaux du dernier chantier (Sainte-Marie) ont été complétés le 24 août 2016, permettant ainsi aux usagers de rouler sur la pleine longueur du doublement de l'autoroute 73.

### Prolongement de l'autoroute 73, entre Saint-Joseph-de-Beauce et Saint-Georges

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 73 sur une distance totale de 17,7 kilomètres entre la ville de Beauceville (route du Golf) et la route 204 à Saint-Georges. Ce projet inclut la construction de 29 structures et l'aménagement de 2 nouveaux échangeurs, soit celui de la route des Pins à Notre-Dame-des-Pins et celui de la 74e Rue à Saint-Georges.

Le dernier chantier de construction (secteur de la ville de Beauceville) a été achevé le 30 septembre 2016. Cette étape a permis la mise en service du dernier des sept tronçons du prolongement de l'autoroute 73.

CÔTE-NORD

**Construction d'une voie de contournement à Longue-Rive**

La section de la route 138, traversant la municipalité de Longue-Rive, présente un tracé déficient, une emprise très étroite et une détérioration importante de la chaussée. Un projet de construction d'une route de contournement, d'une longueur de 8 kilomètres, a été réalisé afin que la sécurité des usagers et des riverains ainsi que la fluidité de la circulation soient améliorées. À la suite de la mise en service de ce nouveau tronçon, la route actuelle sera mise aux normes d'une route locale et, par la suite, sera rétrocédée à la Municipalité.

La route de contournement a été mise en service à la mi-octobre 2014 et des correctifs ont été réalisés au cours de l'année 2016-2017. La préparation du projet de réfection de l'ancienne portion de la route 138, traversant le village de Longue-Rive, est en cours. Le Ministère a amorcé les activités d'acquisition et de déplacement des équipements de services publics. L'entente avec la Municipalité pour la réalisation des travaux est en cours d'élaboration.

ESTRIE

**Contournement sud de Sherbrooke par le prolongement de l'autoroute 410 — Phase I**

La phase I consiste à prolonger l'autoroute 410 jusqu'à l'intersection des routes 108 et 143 dans l'arrondissement de Lennoxville, soit sur une distance de 8 kilomètres. Le dernier tronçon a été mis en service en 2015.

Au cours de l'année 2016-2017, des travaux d'aménagement paysager ont été réalisés de même qu'un suivi environnemental et certaines activités immobilières.

MONTÉRÉGIE

**Prolongement de l'autoroute 35, entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la frontière américaine — Phases I et II**

Les phases I et II correspondent au tronçon de 24,5 kilomètres situé entre Saint-Jean-sur-Richelieu et la route 133 à Saint-Sébastien. Ce tronçon est ouvert à la circulation depuis octobre 2014 à l'exception de l'échangeur Saint-Alexandre. À cet effet, le Ministère est en attente d'une décision du ministère du Développement durable, de l'Environnement et de la Lutte contre les changements climatiques afin d'établir son emplacement. En 2016-2017, des travaux de protection et d'entretien de l'aménagement paysager ont été réalisés.

**Reconstruction des échangeurs entre les autoroutes 20 et 30 à Boucherville**

Le projet comprend la reconstruction des deux ponts de l'autoroute 30 qui enjambent l'autoroute 20, la construction d'un nouveau pont permanent, au centre des voies actuelles de l'autoroute 30, le remplacement de panneaux de supersignalisation et du système d'éclairage et l'installation de systèmes de transport intelligents (panneaux à messages variables et caméras de circulation).

Au cours de l'année 2016-2017, des travaux de pavage et de marquage ont été réalisés ainsi que l'installation de panneaux à messages variables pour lesquels un raccordement aux équipements de télécommunications reste à venir.

OUTAOUAIS

**Prolongement de l'autoroute 5 du chemin de la Rivière au raccordement de la route 105**

Le projet consiste à prolonger l'autoroute 5 sur une distance d'environ 10 kilomètres (divisé en trois tronçons), en direction nord, sur le territoire de la MRC Les Collines-de-l'Outaouais. Les deux premiers tronçons de ce projet ont été mis en service.

Au cours de l'année 2016-2017, la conception du troisième tronçon (environ 1 kilomètre en contournement de la route 105, dans le secteur de Wakefield de la municipalité de La Pêche) s'est poursuivie avec les activités liées aux études d'avant-projet et à la préparation des plans et devis.

SAGUENAY—LAC-SAINT-JEAN

**Prolongement de l'autoroute 70 vers la ligne Bagot**

Le projet consiste en la construction d'un tronçon autoroutier sur 7,6 kilomètres entre la fin de l'autoroute actuelle et le chemin de la Grande-Anse (chemin de la Ligne Bagot), à La Baie. Il s'agit de la phase I du projet global de prolongement de l'autoroute 70 entre Chicoutimi et La Baie qui permettra d'améliorer la sécurité des usagers et la fluidité de la circulation.

Des travaux de terrassement ont commencé à l'été 2015 et sont toujours en cours. La réalisation de travaux liés à deux contrats d'asphaltage devrait être achevée en deux ans. Le premier des deux contrats, amorcé le 10 août 2015, s'est terminé en septembre 2016 alors que le second est en cours depuis le 4 septembre 2016. La mise en service du nouveau tronçon autoroutier est prévue en juillet 2017. Environ 85 % des travaux étaient terminés au 31 mars 2017.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

***Projets de maintien d'actifs en réalisation non assujettis à la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique***

Lorsque la réalisation d'un projet majeur est prévue à plus long terme, un projet de maintien d'actifs est créé pour que le maintien des structures et des systèmes en place soit assuré dans le but de préserver l'intégrité de l'infrastructure routière. L'envergure et l'échéancier des travaux de maintien sont ajustés en fonction des dégradations observées et du début de la réalisation du projet majeur prévu.

Ainsi, sept projets de maintien d'actifs en cours étaient inscrits au Plan québécois des infrastructures 2016-2026.

## LA DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

SVT Le Ministère est propriétaire de 26 aérodromes situés principalement dans les régions éloignées ou isolées du Québec. En plus d'engager des budgets d'exploitation pour les aérodromes dont il est responsable, le Ministère a maintenu son soutien financier, dont le Programme de réduction des tarifs aériens pour les résidents des régions éloignées ou isolées, qui existe maintenant depuis plus de 20 ans. Pour l'année 2016-2017, près de 3 800 demandes ont été acceptées pour un montant total versé de plus de 0,7 million de dollars[21].

DESSERTE AÉRIENNE ET MARITIME DES RÉGIONS ÉLOIGNÉES OU ISOLÉES

PS 9 SVT

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | **2016-2017** |
|---|---|---|---|---|---|
| Indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières[a] | ND | 104 | 98 | 97 | 97 |
| Nombre d'escales annuelles de navires offrant un service subventionné | 12 | 12 | 12 | 12 | 12 |

a L'indice d'accessibilité du Nord et des régions éloignées ou isolées (reconnues par Revenu Québec) témoigne du niveau d'accessibilité de ces régions vers les grands centres urbains de Montréal et de Québec, sur la base du nombre moyen de jours par semaine pendant lesquels un service aérien normal est assuré en direction de ces villes. La valeur de 100 représente un niveau d'accessibilité de 3,5 jours par semaine ou encore de 1 jour sur 2.

## Commentaires :

### Accessibilité du nord et des régions éloignées ou isolées par liaisons aériennes régulières

→ Pour l'année 2016-2017, l'indice d'accessibilité est de 97. Il demeure inchangé par rapport à celui observé au cours de la période précédente. Cela démontre que l'offre de services des transporteurs aériens s'est stabilisée après deux années consécutives de décroissance. Précisons qu'une valeur d'indice de 97 signifie qu'en moyenne, les transporteurs aériens offrent, depuis les régions considérées, à raison de 3,4 jours[22] par semaine, un accès aérien direct à l'un ou l'autre des deux grands centres urbains du Québec, soit Montréal et Québec. Un accès direct correspond à un vol avec ou sans escale, sans changement d'appareil en cours de route et dont la durée d'une escale ne doit pas dépasser deux heures.

### Escales de navires en régions éloignées ou isolées

Depuis plusieurs années, le Ministère accorde une aide financière aux dessertes maritimes de l'île d'Anticosti, de la Basse-Côte-Nord ainsi que des Îles-de-la-Madeleine. L'action du Ministère vise à maintenir et à améliorer un lien maritime jugé essentiel pour le transport des personnes et des marchandises entre ces régions. Depuis août 2009, les contrats de ces dessertes sont gérés par la Société des traversiers du Québec. Cependant, la propriété des navires et leur exploitation sont assumées par des transporteurs privés, soit :

→ Relais Nordik inc., filiale du Groupe Desgagnés, pour la desserte maritime de l'île d'Anticosti et de la Basse-Côte-Nord ;

→ Navigation Madeleine inc., filiale du Groupe CTMA, pour la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine.

21 Ces données n'incluent pas les demandes des résidents du Nunavik qui bénéficient d'un autre programme similaire géré par l'Administration régionale Kativik.
22 Cette moyenne concerne 45 liaisons actives ou potentielles réalisées à partir de 33 aérodromes situés en régions éloignées ou isolées.

→ En 2016-2017, le Ministère a octroyé une subvention de 103,6 millions de dollars, soit environ 80 % des revenus totaux de la Société des traversiers du Québec. Une partie de l'aide financière a notamment permis de maintenir 12 escales maritimes[23] se répartissant comme suit :

- Moyenne et Basse-Côte-Nord : il y a eu 10 escales[24] pour la desserte maritime de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord, à l'exception des ports de tête de ligne[25] de Rimouski et de Sept-Îles. Un total de 44 voyages maritimes hebdomadaires a été réalisé en 2016-2017, soit 41 voyages réguliers, selon les obligations contractuelles, et 3 voyages supplémentaires dans le cadre des mesures de désenclavement hivernal.
- Desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine : il y a eu deux escales[26] pour la desserte maritime des Îles-de-la-Madeleine, à l'exception des ports de têtes de ligne de Montréal et de Matane. Un total de 46 voyages maritimes hebdomadaires a été réalisé en 2016-2017.

## LA ROUTE VERTE

L'aménagement de pistes récréotouristiques doit contribuer à la vitalité des régions. La Route verte, dont le chantier a été amorcé en 1995, traversait, en 2016, pas moins de 382 municipalités situées dans 16 régions du Québec. Une fois achevée, elle représentera un tracé de près de 5 308 kilomètres, soit le plus grand itinéraire cyclable en Amérique du Nord.

TAUX DE RÉALISATION DU RÉSEAU CYCLABLE DE LA ROUTE VERTE CONSOLIDÉE (%)

PS 10 DVT

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 94 | 94 | 95 | 95 | 96 |

### Commentaires :

→ En considérant les kilomètres existants (balisés et non balisés), le Ministère est en mesure d'évaluer l'état d'avancement de la Route verte. Il estime que celui-ci était de 96 % au 31 octobre 2016, ce qui correspond à 5 076 kilomètres réalisés. Ce total comporte 4 890 kilomètres balisés et 186 kilomètres réalisés, mais non balisés. Il reste encore 28 kilomètres à planifier (tracé détaillé non défini) et 204 kilomètres en cours de réalisation (à construire ou à mettre aux normes).

→ La Route verte regroupe des liens cyclables qui sont sous la responsabilité du Ministère (45 %) et des municipalités (55 %).

## LES SENTIERS INTERRÉGIONAUX DE MOTONEIGE ET DE QUAD

Chaque année, le Ministère investit dans la durabilité et dans la sécurité des sentiers de véhicules hors route, notamment en appuyant financièrement les clubs pour la réalisation de projets d'infrastructures, pour l'entretien des sentiers sous leur responsabilité, pour l'achat d'équipements liés à cet entretien ainsi que pour la signalisation de ces sentiers.

NOMBRE DE KILOMÈTRES DE SENTIERS DURABLES DE VÉHICULES HORS ROUTE

PS 11 DVT

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| Tracés proposés | Les travaux sont en cours pour la mise en place des réseaux de sentiers durables | | | |

23. Une escale est un port desservi.
24. Desserte de la Moyenne et de la Basse-Côte-Nord : Port-Menier, Havre-Saint-Pierre, Natashquan, Kegaska, La Romaine, Harrington-Harbour, Tête-à-la-Baleine, La Tabatière, Saint-Augustin et Blanc-Sablon.
25. Un port de tête de ligne est un port d'approvisionnement.
26. Desserte des Îles-de-la-Madeleine : Chandler et Cap-aux-Meules.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

## OBJECTIF 1.5

### Offrir aux citoyens de toutes les régions des renseignements qui facilitent les déplacements

Le service Québec 511 permet aux usagers d'obtenir des renseignements sur les transports au téléphone, sur le Web ou grâce à une application mobile afin de planifier leurs déplacements.

### LA SATISFACTION DES USAGERS DE QUÉBEC 511

TAUX DE SATISFACTION DES USAGERS DE QUÉBEC 511 (%)

PS 12

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 93 | 91 | 92 | 92 | – |

**Commentaire :**

→ En 2016-2017, le Ministère a amorcé une démarche de consultation sur les besoins et les attentes des citoyens et des partenaires. Dans ce contexte, les données de satisfaction pour 2016-2017 ne sont pas disponibles.

## AXE D'INTERVENTION 2
### Électrification et changements climatiques

## OBJECTIF 1.6

### Soutenir l'électrification des transports

Le 9 octobre 2015, le gouvernement du Québec lançait le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, doté d'un budget de 420 millions de dollars répartis sur 5 ans. Ce plan vise à positionner le Québec comme un chef de file de l'utilisation de moyens de transport propulsés par l'électricité et un précurseur en matière de mobilité durable.

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports est responsable de la mise en œuvre de ce Plan d'action qui comprend 37 mesures. Une douzaine de ministères et d'organismes gouvernementaux collaborent avec le Ministère pour la réalisation du plan. Le Ministère est porteur de 15 de ces mesures qui visent à :

→ élargir l'offre de transport collectif électrique en soutenant la réalisation de projets de démonstration, de projets pilotes pour l'électrification des parcs de véhicules de taxis ainsi que l'acquisition d'autobus scolaires électriques. Trois nouveaux programmes ont été élaborés à cet effet. Actuellement, grâce au métro de Montréal et au train de banlieue de la ligne Deux-Montagnes, environ 50 % des déplacements en transport collectif utilisent l'électricité ;

→ soutenir la mise au point de solutions novatrices pour le transport de marchandises ;

→ encourager l'utilisation des véhicules légers électriques en participant au déploiement de l'infrastructure de recharge rapide le long des principaux axes routiers (suite du projet pilote dans le corridor de l'autoroute 40 entre Montréal et Québec), en autorisant la circulation des véhicules électriques sur certaines voies réservées sur le réseau supérieur et en donnant aux véhicules électriques l'accès gratuit aux ponts à péage des autoroutes 25 et 30 et aux traverses payantes gérées par la Société des traversiers du Québec (depuis le 1er janvier 2016) ;

→ promouvoir les véhicules électriques et l'action gouvernementale en contribuant à la réalisation d'activités de sensibilisation et à l'organisation d'événements internationaux qui permettent de faire rayonner le Québec. À cet effet, le Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports a été adopté.

Dans le cadre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 et du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, plusieurs dépenses ont été faites au cours de l'exercice financier 2016-2017. L'une d'entre elles, de 4,9 millions de dollars, a été réalisée pour le projet Cité Mobilité, un projet de démonstration d'autobus entièrement électriques recourant à une technologie de recharge rapide en début et en fin de parcours. Une autre, de 4,5 millions de dollars, porte sur le Programme de soutien à la réalisation des projets de démonstration de taxis électriques. D'autres dépenses, liées à la stratégie de communication et de mise en œuvre du Plan d'action en électrification des transports 2015-2020, ont été directement imputées au Fonds vert.

NOMBRE ET NATURE DES PROJETS D'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS (DEPUIS LE 1er NOVEMBRE 2013)

PS 13

| | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| Taxis électriques, hybrides rechargeables et hybrides subventionnés[a] | – | – | – | – |
| Véhicules électriques gouvernementaux en service[b] | 4 | 257 | 336[c] | 437 |
| Emplacements de recharges déployées sur le corridor Montréal-Québec | –[d] | 6 | 6 | 6 |
| Branchement à quai des navires de croisière (projets annoncés) | –[d] | 1 | 1 | 1 |
| Équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire | 214 | 146[c] | 205[c] | 512 |
| Grands projets de transport collectif en planification | –[d] | –[d] | –[d] | –[d] |

a Mesure de la Stratégie d'électrification des transports non reconduite dans le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020.
b Inclut les véhicules entièrement électriques et les véhicules hybrides rechargeables.
c Des révisions des résultats ont été effectuées à la suite d'une vérification du nombre de véhicules électriques gouvernementaux en service ainsi que d'équipements et de technologies subventionnés reliés à l'électrification.
d Mesures en cours de préparation.

## Commentaires :

→ Le Plan d'action en électrification des transports 2015-2020 comprend une mesure visant à pourvoir le parc automobile gouvernemental de 1 000 véhicules électriques d'ici 2020. Au 31 mars 2017, le parc automobile gouvernemental comptait 437 véhicules électriques ou hybrides en circulation, ce qui représente une augmentation de 30 % par rapport au nombre relevé au 31 mars 2016.

→ Le nombre d'équipements subventionnés en transport routier, maritime, aérien ou ferroviaire est de 512 au 31 mars 2017 :

- Par l'intermédiaire du Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire, 5 projets d'électrification, ou 56 % de tous les projets de l'année, ont été financés pour un montant de 2,6 millions de dollars.
- Dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal, un projet lié à l'électrification des transports a été financé pour un montant de 0,99 million de dollars.
- Dans le cas du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage), 506 équipements liés à l'électrification (384 systèmes de climatisation électriques, 101 unités de réfrigération hybrides et 21 véhicules à propulsion hybride électrique) ont été subventionnés pour un total de près de 1,7 million de dollars.

→ Deux projets d'infrastructures en transport collectif électrique[27], considérés comme majeurs, étaient à l'étude au Ministère :

- l'incorporation d'un système de transport collectif de grande envergure, soit le projet du Réseau électrique métropolitain reliant la Rive-Sud, le centre-ville de Montréal, la Rive-Nord, l'Ouest-de-l'Île et l'aéroport international de Montréal[28] ;
- le prolongement vers l'est de la ligne bleue (ligne 5) du métro de Montréal, soit de Saint-Michel à Anjou.

27. En 2016-2017, ces projets n'étaient pas inscrits dans le Plan québécois des infrastructures comme étant en planification : le premier a été confié à la Caisse de dépôt et de placement en janvier 2015 alors que le second est inscrit comme étant à l'étude.
28. Le Réseau électrique métropolitain remplace deux projets à l'étude au Plan québécois des infrastructures 2016-2026, soit le système de transport collectif sur le nouveau pont Champlain et le Train de l'Ouest de Montréal, incluant la desserte de l'aéroport international Pierre-Elliot-Trudeau.

PS Plan stratégique 2013-2015

SNT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

**Autres projets**

→ Le projet Cité Mobilité, qui vise à évaluer en conditions réelles d'utilisation trois autobus urbains entièrement électriques recourant à une technologie de recharge rapide par conduction, est réalisé sur un trajet avec passagers, soit la ligne 36-Monk qui relie le Square Victoria au Terminus Angrignon dans l'ouest de la ville de Montréal. Au 31 mars 2017, les essais techniques hors service ont été effectués.

→ Dans le cadre de la mesure de soutien à l'implantation de bornes de recharge rapide le long des principaux axes routiers en 2016-2017, le Ministère a équipé trois de ses aires de service rénovées, notamment Melbourne (autoroute 55), Rigaud (autoroute 40) et Rivière-Beaudette (autoroute 20). La mise en service de ces bornes a été effectuée en juillet 2016.

→ Le Programme de soutien à la promotion de l'électrification des transports a été adopté le 12 janvier 2016. Il est doté d'un budget de 2,3 millions de dollars échelonné sur 2 ans provenant du Fonds vert, réparti dans 2 volets, soit le volet 1 « Soutien à des initiatives de sensibilisation aux véhicules électriques réalisées par des partenaires externes », et le volet 2 « Soutien à l'organisation d'événements internationaux scientifiques et techniques au Québec ». Au 31 mars 2017, 6 projets de promotion ont été approuvés pour un engagement d'un montant de 640 400 dollars.

→ Le Programme de soutien au déploiement des autobus scolaires électriques au Québec est entré en vigueur le 27 janvier 2016 et prendra fin au plus tard le 30 juin 2020. Au 31 mars 2017, le programme a octroyé 57 subventions pour l'acquisition d'autobus scolaires électriques, représentant une somme de 7,1 millions de dollars.

## OBJECTIF 1.7

## Contribuer à la réduction des émissions de gaz à effet de serre et à l'adaptation aux impacts des changements climatiques en transport

Au cours de l'exercice financier 2016-2017, diverses actions ont été mises en œuvre visant la réduction des émissions de gaz à effet de serre au Québec dont celles soutenues financièrement par des sommes provenant du Fonds vert dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

Tel que le mentionne l'objectif 1.1 « Accroître l'utilisation des transports collectif et alternatif », une somme totalisant 141,1 millions de dollars a été dépensée afin de soutenir le développement des transports collectif et alternatif à l'automobile en milieux urbains et en région, y inclus pour le développement du transport actif dans les périmètres urbains.

Par ailleurs, le Ministère a poursuivi ses activités de recherche et d'évaluation liées aux conséquences des changements climatiques. Ces dépenses sont couvertes par le Fonds vert et sont réalisées dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

### LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE

Le budget du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques représente au total plus de 3 milliards de dollars. De cette somme, environ 1,9 milliard de dollars est alloué au Ministère, dont plus de 1,6 milliard de dollars est octroyé aux transports collectif et alternatif.

Le Québec vise une réduction de 20 % des émissions de gaz à effet de serre sous leur niveau de 1990 à l'horizon 2020. Dans ce sens, les mesures de réduction mises en œuvre par le Ministère dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques visent notamment :

→ l'augmentation de l'offre de services en transport en commun, le développement et l'utilisation du transport collectif en région, la promotion des modes de transport alternatifs, le développement et l'amélioration des réseaux piétonniers et cyclables en milieu urbain ainsi que le soutien à des projets de démonstration en électrification des transports collectifs ;

→ le développement du transport intermodal, l'efficacité énergétique et le recours à des énergies émettant moins de gaz à effet de serre dans le transport des marchandises.



RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE EN TRANSPORT (kt $CO_2$ éq.)[a, b]

PS 14

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Transports collectif et alternatif[c] | 157 | 59 | 59 | 36 | 38 |
| Transport intermodal[d] | 55 | 108 | 110 | 136 | 139 |
| Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien[d] | 27 | 44 | 49 | 62 | 62 |
| Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises[e] | 88 | 130 | 154 | 120 | 223 |
| Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h | 130 | 130 | 130 | 130 | 130 |
| TOTAL | 457 | 471 | 502 | 484 | 592 |

a Aux fins du présent indicateur, le terme « réduction » réfère indistinctement aux émissions de gaz à effet de serre réduites ou évitées, à moins d'indications contraires. Dans plusieurs cas, il s'agit de résultats potentiels qui reposent sur divers résultats et hypothèses anticipés. Les cibles et les résultats sont présentés en milliers de tonnes d'équivalents dioxyde de carbone (kt éq. $CO_2$), dont l'abréviation est « kt ».

b Les résultats de l'année 2012-2013 constituent une estimation des émissions de gaz à effet de serre qui découlent des mesures mises en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques. À partir de 2013-2014, la reddition de comptes prévoit également le suivi de nouveaux programmes financés dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques.

c À partir de 2013-2014, les paramètres qui entrent dans le calcul de cette donnée ont été mis à jour, notamment la distance moyenne de chaque déplacement automobile évité et le kilométrage total supplémentaire nécessaire pour hausser l'offre de services du transport collectif, ce qui explique l'écart entre les résultats enregistrés à partir de 2013-2014 et le résultat obtenu en 2012-2013. Une révision des résultats des années 2014-2015 et 2015-2016 a été effectuée en 2016-2017 à partir d'une mise à jour des données d'achalandage et d'offre de services.

d Une révision des résultats d'années antérieures a été effectuée en 2016-2017, notamment à la suite de la réception des rapports de vérification basés sur la norme ISO 14064-3 de certains projets.

e La réduction de gaz à effet de serre liée à l'acquisition des ordinateurs de bord subventionnés en 2013-2014, représentant 10 kt, est exclue du total en 2016-2017, car la durée de vie utile de ce type de technologie est de 3 ou 4 ans.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

PROGRAMMES MIS EN ŒUVRE DANS LE CADRE DU PLAN D'ACTION 2013-2020 SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES EN 2016-2017

| PROGRAMMES VISANT LA RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE | BUDGET AUTORISÉ (M $) | INDICATEURS DE SUIVI | CIBLES | RÉSULTATS |
|---|---|---|---|---|
| Programme d'aide au développement du transport collectif (2015)[a, b, c]<br>Date d'adoption : 16 décembre 2014<br>Date de fin : 31 décembre 2015 | 140 | Hausse de l'offre de services par rapport à 2006 | 32,8 % au 31 décembre 2015 | 30,4 %[d] |
| | | Hausse de l'achalandage par rapport à 2006 | 16,4 % au 31 décembre 2015 | 14,3 %[d] |
| | | Nombre de centres de gestion des déplacements subventionnés annuellement | 5 au 31 décembre 2015 | 6 |
| | | Nombre d'études et d'activités de promotion subventionnées annuellement | 4 au 31 décembre 2015 | 7 |
| Programme d'aide au développement du transport collectif (2016)[a, b]<br>Date d'adoption : 15 mars 2016<br>Date de fin : 31 décembre 2016 | 140 | Hausse de l'offre de services par rapport à 2006 | 28 % au 31 décembre 2016 | 31,6 % |
| | | Hausse de l'achalandage par rapport à 2006 | 14 % au 31 décembre 2016 | 15,2 % |
| | | Nombre de déplacements annuels en transport collectif régional | 850 000 en 2016 | Résultat à venir |
| | | Nombre de centres de gestion des déplacements subventionnés annuellement | 5 au 31 décembre 2016 | 7 |
| | | Nombre d'études et d'activités de promotion subventionnées annuellement | 4 au 31 décembre 2016 | 7 |
| Programme d'aide au développement du transport collectif (2017)[a, b]<br>Date d'adoption : 27 mars 2017<br>Date de fin : 31 décembre 2017 | 140 | Hausse de l'offre de services par rapport à 2006 | 28 % au 31 décembre 2017 | – |
| | | Hausse de l'achalandage par rapport à 2006 | 14 % au 31 décembre 2017 | – |
| | | Nombre de déplacements annuels en transport collectif régional | 1 100 000 en 2017 | – |
| | | Nombre de centres de gestion des déplacements subventionnés annuellement | 5 au 31 décembre 2017 | – |
| | | Nombre d'études et d'activités de promotion subventionnées annuellement | 4 au 31 décembre 2017 | – |
| Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal<br>Date d'adoption : 11 février 2014<br>Date de fin : 31 mars 2017 | 41 | Tonnage portuaire (mode maritime) total généré par l'ensemble des projets | 250 000 tonnes métriques au 31 mars 2017 | –[e] |
| | | Tonnage ferroviaire additionnel généré par les projets | 1,3 million de tonnes métriques au 31 mars 2017 | 10 814 tonnes métriques[e] |
| | | Économie liée au coût de conservation des chaussées (couche d'usure) | 6 M $ au 31 mars 2017 | 11 718 M $[e] |

| PROGRAMMES VISANT LA RÉDUCTION D'ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE | BUDGET AUTORISÉ (M $) | INDICATEURS DE SUIVI | CIBLES | RÉSULTATS |
|---|---|---|---|---|
| Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire<br>Date d'adoption : 29 octobre 2013<br>Date de fin : 31 mars 2017 | 20,1 | Nombre d'études et de projets pilotes subventionnés | 5 au 31 mars 2017 | 10 |
| Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage)<br>Date d'adoption : 25 février 2014<br>Date de fin : 31 mars 2017 | 40,8[f] | Nombre de technologies subventionnées | 27 500 au 31 mars 2017 | 29 036[g] |
| | | Nombre de projets de démonstration subventionnés | 5 au 31 mars 2017 | 5 |
| | | Nombre de technologies ajoutées à la liste des technologies admissibles au financement | 25 au 31 mars 2017 | 20 |
| | | Nombre de projets de logistique subventionnés | 3 au 31 mars 2017 | 1 |

a À partir de 2014-2015, le financement de ce programme provient de sommes du Fonds vert virées au Fonds des réseaux de transport terrestre.
b Ce programme est mis en œuvre pendant la période couverte par l'année civile.
c Ce programme n'était pas en œuvre en 2016-2017. Il est présenté afin de montrer l'évolution des résultats.
d Une révision a été effectuée à partir d'une mise à jour des données.
e L'information provient de rapports de vérification. Elle n'est pas finale puisqu'au 31 mars 2017, l'ensemble des rapports n'avaient pas été transmis au Ministère.
f Le budget de ce programme a été bonifié de 12,5 millions de dollars en novembre 2016.
g Une révision du nombre de technologies subventionnées en 2015-2016 a été effectuée en 2016-2017.

## Commentaires :

### Transports collectif et alternatif

→ Le Programme d'aide au développement du transport collectif (version 2016) a permis de soutenir financièrement les autorités organisatrices de transport en commun dans leurs efforts pour accroître l'offre de services par rapport à celle de 2006. Selon les données prévisionnelles de 2016, soumises par ces dernières, l'offre de services de transport en commun aurait augmenté de 31,6 % du 31 décembre 2006 au 31 décembre 2016, ce qui aurait contribué à une augmentation de l'achalandage de 15,2 %. On estime que cette hausse aurait permis l'évitement de 22 kt de gaz à effet de serre. Au total, des aides financières de plus de 142,3 millions de dollars ont été autorisées dans le cadre de ce programme. Les dépenses comptabilisées en 2016-2017 sont de près de 82,3 millions, incluant des dépenses de rémunération de 380 561 dollars. Des dépenses totales de plus de 138,7 millions, en incluant les dépenses de l'année financière précédente (56,4 millions), auront été imputées pour ce programme.

→ Une réduction de l'ordre de 14 kt provenant de la modification de 749 autobus réguliers afin d'en améliorer l'efficacité énergétique est estimée pour 2016-2017. Les aides financières provenaient du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport routier des personnes, mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

→ Le programme d'aide au développement du transport collectif a été reconduit pour l'année 2017. Au 31 mars 2017, une dépense de 58,5 millions de dollars a été comptabilisée à l'égard des aides financières accordées à 27 autorités organisatrices de transport en commun afin de les soutenir dans leurs efforts pour accroître l'offre de services par rapport à celle de l'année 2006.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

→ Une somme a été virée du Fonds vert au Fonds des réseaux de transport terrestre en 2016-2017 pour le Programme d'aide gouvernementale au transport collectif des personnes afin de financer des projets en transport collectif ayant une incidence directe sur les émissions de gaz à effet de serre[29], et ce, conformément à l'article 12.32 de la Loi sur le ministère des Transports. Pour 2016-2017, le total des dépenses pour ces projets, réalisées dans le cadre de ce programme, est de 244,4 millions de dollars. De ce montant, une somme de 103,7 millions de dollars provenait du Fonds vert. On estime la réduction des émissions de gaz à effet de serre associée à ces projets à 55 kt[30], dont 2 kt peuvent être additionnées au résultat du Programme d'aide au développement du transport collectif.

### Transport intermodal

→ En 2016-2017, 2 projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre ont été approuvés dans le cadre du Programme visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par le développement du transport intermodal pour des engagements maximaux de près de 1,1 million de dollars. Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre de ces projets s'élève à près de 0,7 kt annuellement, dont plus de 0,6 kt au Québec. En 2016-2017, une réduction annuelle de près de 9 kt, dont près de 5 kt au Québec, est estimée pour les projets approuvés et en activité depuis le lancement du programme. Des dépenses de 680 481 dollars ont été réalisées en 2016-2017, soit 476 000 dollars pour de l'aide financière, 203 589 dollars en rémunération et 892 dollars en autres frais de fonctionnement.

→ Une réduction d'émissions de gaz à effet de serre de plus de 130 kt est estimée en 2016-2017 pour les projets subventionnés par le Programme d'aide visant la réduction ou l'évitement des émissions de gaz à effet de serre par l'implantation de projets intermodaux dans le transport maritime et ferroviaire[31]. Ce programme a été mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

### Efficacité des transports maritime, ferroviaire et aérien

→ En 2016-2017, le Programme d'aide à l'amélioration de l'efficacité du transport maritime, aérien et ferroviaire a fait l'objet d'engagements de près de 3,2 millions pour 4 études, 2 projets pilotes et 3 projets de réduction des émissions de gaz à effet de serre. Le potentiel de réduction des émissions de gaz à effet de serre des 3 derniers projets s'élève à plus de 2 kt annuellement à l'échelle du Québec. Une réduction annuelle de près de 12 kt, dont plus de 1 kt au Québec, est estimée pour les projets approuvés et en activité depuis le lancement du programme. Environ 4,2 millions de dépenses ont été imputées, soit un peu moins de 4,1 millions de dollars pour de l'aide financière et 169 898 dollars en rémunération.

→ Une réduction d'émissions de gaz à effet de serre de près de 50 kt est estimée pour les projets subventionnés par les volets maritime et ferroviaire du Programme d'aide gouvernementale à l'amélioration de l'efficacité énergétique dans le transport des marchandises qui étaient en activité en 2016-2017[32]. Ce programme a été mis en œuvre dans le cadre du Plan d'action 2006-2012 sur les changements climatiques.

### Efficacité énergétique et utilisation de carburant de remplacement en transport routier des marchandises

→ En 2016-2017, le Ministère a approuvé 1 290 demandes concernant l'acquisition de 13 581 équipements et technologies auxquelles s'ajoutent 2 demandes de projets de démonstration, une demande d'homologation d'une technologie et une autre pour un projet de logistique. Ces demandes totalisaient des aides financières maximales de près de 14,1 millions de dollars dans le cadre du Programme d'aide à la réduction des émissions de gaz à effet de serre dans le transport routier des marchandises (Écocamionnage). Une réduction des émissions de gaz à effet de serre de plus de 223 kt annuellement est estimée par le Ministère à partir des équipements et technologies subventionnés et considérés opérationnels en 2016-2017. Au cours de la même période, des dépenses de près de 14,3 millions de dollars ont été comptabilisées, soit près de 14,0 millions de dollars pour des aides financières et 269 335 dollars en rémunération.

29. Il s'agit de projets qui contribuent à une réduction supplémentaire des émissions de gaz à effet de serre par rapport à la situation avant leur réalisation, soit des projets permettant d'augmenter l'offre de services en transport collectif, de favoriser la hausse de l'achalandage, d'acquérir des autobus plus écoénergétiques et de favoriser une circulation plus fluide de ces derniers.
30. Ce résultat est présenté à titre indicatif uniquement. Il ne peut pas être entièrement additionné à celui du Programme d'aide au développement du transport collectif afin que les émissions de gaz à effet de serre réduites ou évitées ne soient pas comptabilisées deux fois. Par ailleurs, la méthodologie utilisée dans certains cas, basée sur une approche par projet, fait en sorte que le résultat ne peut pas être comparé à celui du Programme d'aide au développement du transport collectif, car la méthodologie de ce dernier s'appuie plutôt sur les données de la hausse de services et de la hausse de l'achalandage de l'ensemble du Québec.
31. Au moment de colliger l'information, le Ministère n'était pas en mesure de confirmer que l'ensemble de projets étaient en activité en 2016-2017.
32. *Ibid.*

**Réglementation rendant obligatoire l'activation des limiteurs de vitesse des camions à un maximum de 105 km/h**

→ La réglementation concernant l'activation obligatoire du limiteur de vitesse des véhicules lourds et le réglage à 105 km/h maximum est en vigueur depuis le 1er janvier 2009. Pour 2016-2017, on estime que cette mesure a entraîné une réduction de 130 kt d'émissions de gaz à effet de serre.

**Autres mesures**

→ Dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques, le Ministère a mis en œuvre d'autres mesures qui permettent de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Dans une perspective de reddition de comptes rigoureuse, un résultat quantifié et crédible ne peut être produit dans certains cas pour différentes raisons, notamment :

- la disponibilité, à coût raisonnable, de données fiables, de qualité et en quantité suffisante.
- la difficulté d'isoler les retombées du programme ou de la mesure de celles d'interventions et de facteurs externes.
- Dans d'autres cas, le programme ou la mesure vise à tester de nouvelles technologies. Si les projets soutenus se révèlent concluants et que ces technologies sont utilisées progressivement à plus grande échelle, une réduction des émissions de gaz à effet de serre pourra être calculée dans la mesure où le Ministère dispose des données nécessaires.

## L'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Dans le cadre de la Stratégie gouvernementale d'adaptation aux changements climatiques 2013-2020, le gouvernement prévoit renforcer la résilience des infrastructures aux impacts climatiques appréhendés. Compte tenu de l'important réseau d'infrastructures de transport au Québec, des mesures préventives et des interventions adaptées doivent être mises en œuvre pour assurer la sécurité des infrastructures ainsi que la mobilité des personnes et des marchandises. L'identification des solutions d'adaptation doit être effectuée avec une approche intégrée, basée sur la gestion des risques. Pour ce faire, il est nécessaire de poursuivre le développement des connaissances sur les risques naturels et leurs impacts sur les réseaux de transport ainsi que sur l'efficacité des mesures d'adaptation.

Pour diminuer la vulnérabilité des infrastructures qui sont déjà touchées par cette nouvelle réalité et pouvoir intervenir de façon préventive, le Ministère mène plusieurs travaux de développement de connaissances pour comprendre les phénomènes à l'échelle locale et régionale afin d'en évaluer les répercussions sur les infrastructures de transport. Également, des travaux de recherche et de développement visent à étudier l'efficacité de mesures d'adaptation pour réviser les critères de conception et les pratiques d'entretien de certains ouvrages.

NOMBRE ET NATURE DES MESURES D'ADAPTATION AUX IMPACTS DES CHANGEMENTS CLIMATIQUES

PS 15 OVT

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Soutien à la recherche en adaptation | 1 chaire en activité | 2 chaires en activité et 4 projets terminés | 2 chaires en activité et 6 projets terminés | 2 chaires en activité et 9[a] projets terminés | 1 chaire en activité et 12 projets terminés |
| Révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures | – | Élaboration de la programmation des projets ou des initiatives | | | 2 initiatives terminées et 1 initiative en cours |

a Dans le *Rapport annuel de gestion 2015-2016*, il avait été mentionné que huit projets étaient terminés. Toutefois, le Ministère avait terminé neuf projets puisqu'il n'avait pas comptabilisé le projet « Vulnérabilité des infrastructures routières de l'Est du Québec à l'érosion et à la submersion côtière dans un contexte de changements climatiques ».

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

## Commentaires :

→ La première phase de la Chaire en ingénierie côtière et fluviale du Centre Eau Terre Environnement de l'Institut national de la recherche scientifique s'est terminée en 2015-2016. La Chaire n'a pas été renouvelée en 2016-2017 et les montants prévus pour la financer seront utilisés pour la réalisation de projets de recherche visant à développer les connaissances dans le domaine du génie côtier. C'est pourquoi une seule chaire de recherche est en activité au 31 mars 2017 : la Chaire en géoscience côtière de l'Université du Québec à Rimouski. Le Ministère siège au comité de coordination scientifique de cette chaire.

→ En 2016-2017, 3 projets de recherche ont été achevés, ce qui porte à 12 le nombre de projets terminés depuis 2012-2013. L'un d'entre eux a été réalisé dans le cadre du Plan d'action sur les changements climatiques 2006-2012 et deux autres dans le cadre du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques :

- Suivi du comportement thermique et mécanique de la route d'accès de Salluit et expérimentation d'une méthode de détection de la dégradation du pergélisol le long des structures
- Modélisation de l'impact des vagues sur un mur vertical
- Étude de la dynamique morphosédimentaire des côtes basses sablonneuses en bordure de la route 138, sur la Côte-Nord du Saint-Laurent, en contexte de changements climatiques

→ En 2016-2017, au chapitre de la révision des critères de conception et des modes de gestion et d'entretien des infrastructures, le Ministère a poursuivi l'élaboration de la programmation d'initiatives à mettre en œuvre pour adapter la gestion et les pratiques d'entretien des infrastructures de transport dans le Nord-du-Québec et dans le sud du Québec.

→ Les efforts ont été davantage consentis à la réalisation d'initiatives de transfert de connaissances et de partage d'expertise afin de soutenir la prise en compte des connaissances en adaptation aux changements climatiques développées dans le cadre de l'action 6.3 du Plan d'action 2013-2020 sur les changements climatiques :

- Initiatives terminées :
  - Activité de transfert de connaissances du Ministère à l'Administration régionale Kativik : Projets de recherche sur les infrastructures de transport en région de pergélisol et l'adaptation aux changements climatiques.
  - Activité de transfert de connaissances du Ministère : « Les défis de gestion des infrastructures aéroportuaires du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports dans l'Arctique québécois : De la recherche en adaptation aux changements climatiques à l'application ».
- Initiative en cours :
  - Projet du Ministère intitulé « Impact des changements climatiques sur l'environnement maritime et côtier du Nunavik : Synthèse des connaissances ».

# ORIENTATION 2
# ASSURER AUX USAGERS DES SYSTÈMES DE TRANSPORT SÉCURITAIRES

## AXE D'INTERVENTION 1
## Sécurité routière

### OBJECTIF 2.1
### Contribuer à améliorer le bilan routier

Le Québec a fait d'importants progrès au cours des dernières décennies en ce qui a trait à l'amélioration de son bilan routier. Depuis 1973, le nombre de décès sur les routes a chuté de 84 %, passant de 2 209 à 351 en 2016.

Au cours de l'exercice financier 2016-2017, des investissements de 136,9 millions de dollars ont été consacrés à l'amélioration du réseau routier supérieur, notamment sur le plan de la sécurité. Une somme de 739,0 millions de dollars a été utilisée afin qu'un entretien de qualité des routes sous la responsabilité du Ministère soit assuré, et ce, par des interventions ayant une incidence sur la pérennité et la sécurité du réseau.

## LES DÉCÈS ET LES BLESSÉS GRAVES

RÉDUCTION DE LA MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS ET DES BLESSÉS GRAVES PAR RAPPORT À LA MOYENNE DE 2009-2011 (%)[a]

PS 16

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Décès[b, c] | -6 | -12 | -23 | -27 | -30 |
| Blessés graves[c] | -4 | -12 | -19 | -25 | -29 |

a En moyenne, sur la période 2009 à 2011, 489 décès et 2 171 blessés graves ont été dénombrés sur l'ensemble des routes du Québec.

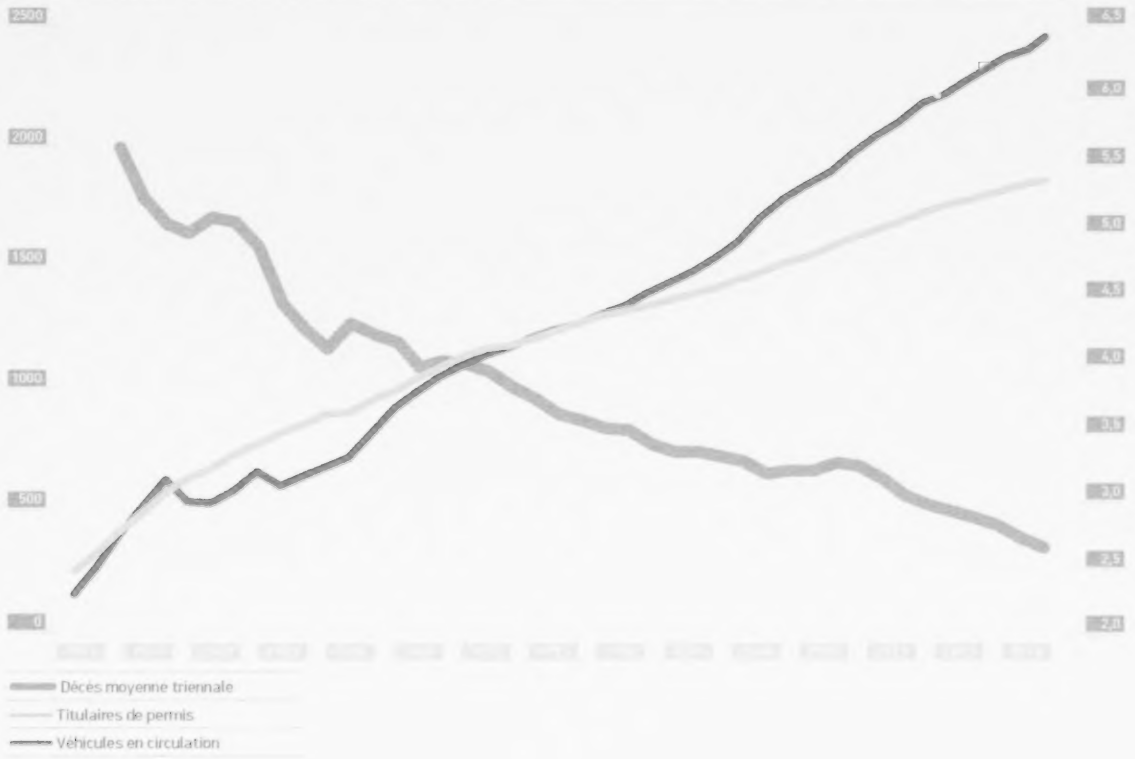
b Les données relatives aux décès ont été révisées par la Société de l'assurance automobile du Québec à la lumière de validations supplémentaires effectuées à partir des données du Fonds d'assurance automobile du Québec et du Bureau du coroner. Des ajustements ont été apportés à la définition de « décès de la route » afin qu'elle soit conforme à la norme généralement reconnue à l'international, laquelle inclut les décès survenus dans les 30 jours suivant l'accident. Les données pour la période de 2007 à 2011 ont donc été révisées, tandis que celles pour 2012, 2013, 2014, 2015 et 2016 demeurent provisoires.

c Les statistiques ont été calculées à partir des chiffres de la Société de l'assurance automobile du Québec. Les données présentées et utilisées pour établir les moyennes peuvent différer légèrement de celles des rapports précédents, car de nouvelles données peuvent être recueillies par la Société de l'assurance automobile du Québec après leur publication (*Bilan routier de la Société de l'assurance automobile du Québec* publié annuellement).

### Commentaire :

→ Malgré la hausse du nombre de titulaires de permis de conduire et de véhicules en circulation sur l'ensemble du réseau routier québécois, le bilan routier du Québec s'est amélioré de 2007 à 2014. Cependant, en 2015, on observe une hausse du nombre de décès de près de 14 % par rapport à celui enregistré en 2014. Toutefois, il convient de souligner que le nombre de décès a été exceptionnellement bas en 2014. En 2016, le nombre de décès s'élève à 351, soit une baisse de 3 % par rapport à celui enregistré en 2015. De plus, la moyenne triennale du nombre de décès survenus de 2014 à 2016 a diminué de 30 % par rapport à celle de 2009 à 2011. En 2016, le nombre de blessés graves a connu une baisse de l'ordre de 6 % par rapport à celui enregistré en 2015. La moyenne triennale du nombre de blessés graves a diminué de 29 % de 2014 à 2016 par rapport à celle observée de 2009 à 2011.

MOYENNE TRIENNALE DES DÉCÈS (AXE DE GAUCHE) PAR RAPPORT AU NOMBRE DE VÉHICULES EN CIRCULATION ET DE TITULAIRES DE PERMIS (AXE DE DROITE, EN MILLIONS)



PS Plan stratégique 2013-2015

SOTT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

RÉDUCTION DE LA MOYENNE BIENNALE DU NOMBRE D'ACCIDENTS MORTELS ET GRAVES EN ZONES DE TRAVAUX ROUTIERS PAR RAPPORT À LA MOYENNE DE 2011-2012 (%)[a]

PS 17

| 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017[b] |
|---|---|---|---|
| -35 | -39 | -35 | -52 |

a Ce bilan comprend les accidents de véhicules routiers impliquant un usager de la route à l'approche et à l'intérieur des zones de travaux routiers de l'ensemble du Québec, ce qui ne comprend pas uniquement les chantiers du Ministère. La moyenne de 2011-2012, qui sert de base comparative, est de 55 accidents par année.

b Le résultat de 2016-2017 est calculé à l'aide des bilans des années civiles 2015 et 2016.

## Commentaire :

→ Le nombre d'accidents mortels ou avec blessés graves survenus à l'approche ou à l'intérieur d'une zone de travaux s'élève à 17 en 2016-2017. Il s'agit d'une baisse significative autant par rapport aux données des années de référence 2011 et 2012, qui affichaient alors une moyenne biennale de 55, que par rapport aux 3 dernières années.

## LA CORRECTION DES SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION

NOMBRE DE SITES À POTENTIEL D'AMÉLIORATION CORRIGÉS

PS 18

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 25 | 13 | 12 | 17 | 7 |

## Commentaires :

→ Au cours de l'année 2016-2017, une somme de 628 millions de dollars a été consacrée à la réalisation de projets qui incluent la correction de 29 sites à potentiel d'amélioration[33]. Les investissements couvrent les frais associés à toutes les activités nécessaires à la correction de ces sites comme les travaux et les activités immobilières, de même que les honoraires professionnels. Les travaux réalisés sur 7 de ces sites ont été terminés, ce qui porte le total à plus de 150 sites corrigés au cours des 10 dernières années[34].

→ Différentes circonstances peuvent retarder le début ou l'avancement des travaux et, ainsi, influer sur le nombre de sites où les travaux ont pu être réalisés au cours d'une année. Considérant l'amélioration du bilan routier au fil des années et la tendance à la baisse du nombre de décès sur les routes, une diminution du nombre de sites à potentiel d'amélioration à corriger est à prévoir et de nouvelles méthodes d'identification de ces sites devront être mises au point.

## LES APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ

La Loi modifiant l'encadrement de l'utilisation des cinémomètres photographiques et des systèmes photographiques de contrôle de circulation aux feux rouges et d'autres dispositions législatives a été sanctionnée en juin 2012, confirmant la permanence de l'utilisation des appareils de contrôle automatisé sur le réseau routier québécois aux endroits désignés par le ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et par le ministre de la Sécurité publique. La Loi autorise aussi que ces appareils puissent être utilisés en tout temps dans les zones scolaires et dans les zones de travaux routiers.

NOMBRE D'APPAREILS DE CONTRÔLE AUTOMATISÉ EN FONCTION[a]

PS 19

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 15 | 15 | 15 | 25 | 52 |

a La mesure ne renseigne pas sur les appareils qui pourraient avoir été « hors service » pendant une période donnée de l'année concernée, par exemple en raison d'une défectuosité technique ou d'une période d'entretien.

## Commentaire :

→ Pour la période 2016-2017, 52 appareils ont été en service sur une possibilité de 54[35] alors que, pendant l'année précédente, 25 appareils étaient en fonction. L'augmentation s'explique par la mise en service de plusieurs appareils, dont ceux du projet pilote de coopération municipale en cours depuis 2015, qui inclut les villes de Gatineau et de Laval ainsi que les agglomérations de Québec et de Longueuil. De plus, la Ville de Montréal, au cours de l'année 2016, a adhéré à ce projet pilote. Trois appareils lui ont été livrés et ont été mis en fonction entre les mois de novembre 2016 et de février 2017.

33. Site de dimensions restreintes qui a été le lieu d'un accident mortel, d'accidents graves ou d'un nombre anormalement élevé d'accidents pouvant être réduit de manière efficace par une intervention sur l'infrastructure.
34. La liste des sites ayant fait l'objet d'investissements est disponible sur le site Web du Ministère dans la section « Sécurité et signalisation ».
35. La phase 1 comprenait 15 appareils, dont 1 n'est plus en fonction, et la phase 2, 37 appareils, dont 2 n'étaient pas en fonction durant la période visée par le rapport, ainsi que 3 appareils qui ont été acquis pour la Ville de Montréal, pour un total de 52 appareils en service sur une possibilité de 54. Puisqu'il a couramment été utilisé depuis son acquisition, l'appareil mobile de réserve, qui doit remplacer un appareil temporairement retiré du service pour cause de réparation ou d'entretien, a été considéré comme étant en fonction.

## LE MARQUAGE SUR LES ROUTES

L'inspection du taux de présence des lignes de marquage[36] commence à la fin avril et s'échelonne sur une période de quatre semaines. Elle permet de constater, sur le terrain, l'état des lignes de marquage à la suite de la période hivernale, période la plus dommageable pour le marquage routier. L'ensemble des lignes du réseau est ensuite rafraîchi, généralement entre mai et octobre.

TAUX DE CONFORMITÉ DE LA PRÉSENCE DU MARQUAGE SUR LES ROUTES AU PRINTEMPS (%)[a]

PS 20

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 93 | 93 | 92 | 93 | 93 |

a Pour être considérée comme étant conforme, une ligne de marquage doit être présente à au moins 50 %.

### Commentaire :

→ Au total, 83 684 kilomètres de lignes ont été inspectés au cours du printemps 2017 et 93 % d'entre elles ont été considérées comme étant conformes.

## L'ENTRETIEN HIVERNAL DES ROUTES DU RÉSEAU SUPÉRIEUR

Près de 80 % de l'entretien hivernal est effectué par des tiers, principalement par des entrepreneurs ou par les municipalités. Le Ministère évalue la performance des entrepreneurs en entretien hivernal à partir de 19 critères distincts, dont les plus importants portent sur la qualité des opérations effectuées et, de ce fait, sur le service rendu à la population.

PROPORTION DES ENTREPRENEURS EN ENTRETIEN HIVERNAL RÉPONDANT BIEN AUX EXIGENCES CHAQUE ANNÉE (%)[a]

PS 21

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 92,3 | 89,7 | 94,0 | 96,6 | 95,5 |

a Ce taux est calculé en grande partie en fonction des demandes d'ajustements ou d'interventions préventives ainsi que des avertissements et des avis de réprimande délivrés à chaque entrepreneur.

### Commentaire :

→ Durant la saison hivernale 2016-2017[37], pour 16 des 355 contrats, les entrepreneurs ont obtenu une cote inférieure à 80 %, comparativement à 12 des 358 contrats conclus pour la saison 2015-2016. Ainsi, le résultat global de la saison a connu une légère baisse de 1,1 % par rapport à la saison 2015-2016.

## LES AIRES DE SERVICE ET LES VILLAGES-RELAIS

QVT Une fois achevée, la mise en place d'un nouveau réseau de « parcs routiers » devrait offrir aux usagers de la route des sites d'arrêt sécuritaires accessibles en tout temps et à toutes les heures de déplacement sur le réseau routier stratégique du Québec. Ce réseau comptera 30 aires de service et haltes routières modernisées (surtout sur les autoroutes), environ 45 villages-relais, 26 belvédères et 6 aires de stationnement pour véhicules lourds.

Au 31 mars 2017, 9 aires de service et haltes routières modernisées ont été aménagées aux abords des autoroutes et 39 villages-relais sont reconnus sur les routes nationales du Québec ou sur les routes nationales et régionales désignées « routes touristiques », contribuant ainsi à offrir des services (aires de repos et de restauration, distribution d'essence, stationnement, installations sanitaires, etc.) et de l'information pertinente aux usagers de la route dans le but d'améliorer la sécurité routière. La municipalité de Murdochville s'est retirée du Programme de reconnaissance des Villages-relais en 2016-2017.

36. Le marquage consiste à tracer des lignes sur la chaussée pour délimiter les voies de circulation et pour indiquer les mesures à prendre afin d'assurer le bon usage de la route et la sécurité de ceux et celles qui l'empruntent.
37. La saison hivernale s'étend de septembre à mai.

PS Plan stratégique 2013-2015

SOT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

## LA SÉCURITÉ CIVILE

Afin d'assumer les responsabilités évoquées dans la mission « Transports » du Plan national de sécurité civile, lesquelles consistent entre autres à fournir de l'information sur l'état des systèmes de transport des personnes et des marchandises, le Ministère effectue une veille concernant les événements majeurs qui sont survenus sur son réseau. Plusieurs événements ont reçu une attention particulière de la part du Ministère en matière de sécurité civile en 2016-2017, dont les suivants :

- Le 9 août 2016, un accident impliquant trois poids lourds et une voiture a eu lieu sur l'autoroute métropolitaine (A-40), à la hauteur de la rue Lajeunesse. Un des camions-citernes s'est enflammé, causant ainsi la fermeture de l'autoroute dans les deux directions.
- Les 14 et 15 mars 2017, les conditions climatiques extrêmes causées par une tempête de neige ont provoqué une congestion sans précédent sur l'autoroute 13 (région de Montréal), des accidents avec décès en Montérégie (Saint-Zotique), des décès en Chaudière-Appalaches (Saint-Pierre-de-la-Rive-Sud), en plus d'innombrables fermetures de routes dans le sud de la province[38].

## OBJECTIF 2.2

### Assurer la sécurité dans les transports maritime, aérien et ferroviaire

En plus de voir à l'application de la réglementation fédérale relative à la sécurité des aéroports dont il est propriétaire, le Ministère s'assure du respect de la réglementation provinciale à l'égard des chemins de fer d'intérêt local sous sa compétence. Il voit également à l'entretien des aéroports, des quais et des autres infrastructures sous sa gestion afin de maintenir l'accessibilité et la sécurité des services existants.

Par ailleurs, le Ministère intervient, conformément au Plan national de sécurité civile du gouvernement du Québec, de façon à réduire la vulnérabilité de la communauté et à rétablir ses conditions de vie normale lors d'événements majeurs qui pourraient éventuellement toucher les infrastructures de transport.

38. Afin de prendre connaissance des mesures prises à la suite de l'événement, le lecteur est invité à lire la section « Faits saillants ».

# ENJEU 2

## LA PERFORMANCE ORGANISATIONNELLE ET LA SAINE GESTION DES FONDS PUBLICS

### LA TRANSFORMATION ORGANISATIONNELLE AU SEIN DU MINISTÈRE

Le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports s'est engagé en décembre 2016 dans une importante démarche de transformation organisationnelle. Prévu sur un horizon de trois ans, le plan de transformation fait écho au mandat confié par le premier ministre au sous-ministre, soit « de définir de nouvelles façons de faire et de revoir l'organisation du travail au sein du Ministère avec pour objectifs d'assurer la plus grande transparence et la rigueur dans ses actions ».

Pour ce faire, la Direction de la mise en œuvre de la transformation organisationnelle a été créée dès le début de janvier 2017. Elle coordonne la réalisation des huit chantiers qui composent le Plan de transformation organisationnelle 2017-2020 et qui sont sous la responsabilité d'un sous-ministre adjoint ou associé.

Ces chantiers sont les suivants :

1. Réviser la structure organisationnelle
2. Optimiser les processus administratifs et d'affaires
3. Optimiser la gestion contractuelle et renforcer le contrôle des coûts
4. Améliorer la gouvernance et rehausser la performance organisationnelle
5. Renforcer l'éthique et la transparence
6. Améliorer les relations avec les citoyens et les partenaires
7. Consolider et maintenir l'expertise
8. Accroître la mobilisation des personnes

Pour la période allant du 1er décembre 2016 au 31 mars 2017, 15 livrables ont été complétés et une première reddition de comptes a été faite à la Commission de l'administration publique. Au nombre de ceux-ci, signalons :

- La révision de la structure organisationnelle qui a permis :
  - la prise en charge de la gestion de la performance organisationnelle ainsi que le renforcement de la gouvernance et de la planification
  - le regroupement de l'exploitation et de l'entretien des structures et des routes dans un même sous-ministériat
  - le positionnement à un niveau stratégique de la gestion des grands projets d'infrastructures
  - la consolidation de la gestion des programmes touchant les autres secteurs du transport dans un sous-ministériat
  - l'intégration de l'expertise technique et scientifique sous une même autorité fonctionnelle
- La création d'un tableau intégré de suivi, à l'échelle ministérielle, des recommandations des organismes de contrôle et de surveillance pour en accélérer la mise en œuvre ;
- L'adoption et la mise en œuvre d'une politique ministérielle d'octroi de contrats de services à des retraités ainsi que d'une autre sur l'octroi des contrats de nature confidentielle et protégée ;
- L'adoption d'une politique et d'un cadre de la gestion intégrée des risques organisationnels ;
- L'adoption et la mise en œuvre d'une politique de divulgation de l'information qui établit des lignes directrices en matière de transparence ;
- La mise en œuvre d'une directive et d'une procédure sur l'imputabilité des contractants du Ministère ;
- L'actualisation de la politique de communication interne ainsi que la création d'un réseau de répondants ministériels en communication afin de stimuler la circulation de l'information ;
- L'élaboration et de la mise en œuvre d'une nouvelle politique sur la gestion de la contribution.

Cette démarche permet également de répondre aux préoccupations d'amélioration indiquées par le personnel dans le sondage interne, réalisé à l'automne dernier, qui concernent principalement l'efficience organisationnelle, le développement professionnel, la circulation de l'information et la reconnaissance, ainsi que différents constats dégagés dans le cadre des rencontres mensuelles du sous-ministre avec différents groupes d'employés.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016



# ORIENTATION 3
# ACCROÎTRE LA RIGUEUR, L'INTÉGRITÉ ET LA TRANSPARENCE AFIN D'OFFRIR AUX CITOYENS DES SERVICES DE QUALITÉ AU MEILLEUR COÛT

## AXE D'INTERVENTION 1
## Expertise

### OBJECTIF 3.1
### Réviser la structure organisationnelle pour renforcer l'expertise de l'État et assurer une gestion transparente et efficiente du réseau routier

#### L'ÉTAT D'AVANCEMENT DES TRAVAUX SUR LA CRÉATION D'UNE AGENCE DES TRANSPORTS

PS 22

Le projet de loi n° 68 sur l'Agence des infrastructures de transport du Québec a été présenté à l'Assemblée nationale le 4 décembre 2013. La dissolution de l'Assemblée nationale, en mars 2014, a eu pour effet de mettre un terme à tous les mandats de l'Assemblée, y compris à l'étude du projet de loi n° 68. Celui-ci n'a pas été présenté de nouveau à l'Assemblée nationale.

### OBJECTIF 3.2
### Renforcer la capacité organisationnelle

Au cours de l'exercice financier 2016-2017, des actions ont été déployées afin de maintenir et de renforcer l'expertise des ressources internes, notamment pour les ingénieurs et les techniciens des travaux publics. Ces actions ont été réalisées dans le cadre d'activités de formation et de perfectionnement, de forums ainsi que de développement des pôles d'expertise, ce qui a permis au Ministère de consolider, de renforcer et de développer sa capacité organisationnelle.

Par ailleurs, 2,6 millions de dollars ont été consacrés aux activités de recherche visant à maintenir l'expertise du personnel et à faire la promotion des connaissances techniques et scientifiques en transport, en lien avec la mission du Ministère.

#### L'EMBAUCHE DANS LE CADRE DE LA MISE EN ŒUVRE DES ACTIONS POUR LUTTER CONTRE LA COLLUSION ET LA CORRUPTION

Le 18 octobre 2011, le Conseil du trésor a autorisé, à compter de l'exercice 2012-2013, l'ajout graduel d'un maximum de 970 équivalents temps complet afin de soutenir le Ministère dans sa volonté de rehausser son expertise, de prévenir et de détecter la collusion, et de rendre imputables les entreprises avec lesquelles il est engagé sur une base contractuelle.

NOMBRE D'EMPLOYÉS EMBAUCHÉS (CUMUL DES ÉQUIVALENTS TEMPS COMPLET AJOUTÉS DEPUIS LE 1er AVRIL 2012)

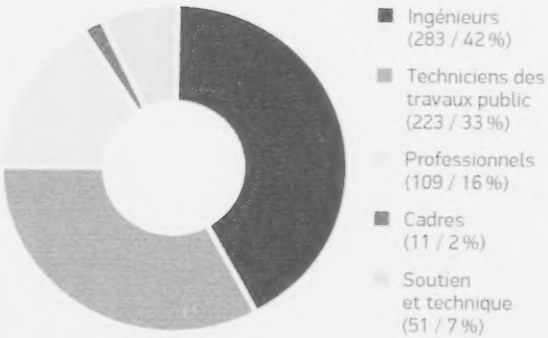
PS 23

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 153 | 462 | 581 | 613 | 677 |

**Commentaires :**

- Au 31 mars 2017, le Ministère a cumulé, depuis le 1er avril 2012, un total de 677 ressources spécifiquement affectées dans le cadre de la mise en œuvre des actions pour lutter contre la collusion et la corruption. De ces effectifs, 42 % sont des ingénieurs et 33 %, des techniciens des travaux publics.
- La faible augmentation de 64 ressources découle notamment de l'obligation pour le Ministère de respecter les cibles d'effectifs attribuées par le Conseil du trésor.

RÉPARTITION DES POSTES AFFECTÉS AU RENFORCEMENT DE L'EXPERTISE PAR CATÉGORIE D'EMPLOI




## LES FORMATIONS ASSOCIÉES À L'EXPERTISE, À L'ÉTHIQUE ET À LA PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS

Tout en s'assurant de maintenir la formation associée à l'expertise du personnel, le Ministère offre des séances d'information, de sensibilisation et de formation à l'intention des gestionnaires et du personnel en matière d'éthique publique et de protection de l'intégrité des contrats publics.

EXPERTISE AU MINISTÈRE[39]
(NOMBRE ANNUEL DE JOURS-PERSONNES DE FORMATION)

PS 24a

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 16 016 | 20 401 | 12 411 | 9 964 | 12 975 |

### Commentaires :

→ Le bilan de la formation au Ministère est de 12 975 jours-personnes de formation, soit une moyenne de 2,1 jours de formation par personne. Pour ce qui est du Fonds de la sécurité routière, le bilan de la formation est de 14 jours-personnes de formation, soit une moyenne de 1,4 jour de formation par personne.

→ En 2016-2017, le Ministère a investi près de 3,7 millions de dollars en activités de formation et de perfectionnement. Pour sa part, le Fonds de la sécurité routière a investi plus de 6 000 dollars dans de telles activités. Ces montants incluent les coûts liés aux ressources externes, les frais de déplacement et de séjour des employés ainsi que les salaires. Le Fonds aérien a, quant à lui, investi près de 1 million de dollars dans ce poste budgétaire. Ce montant tient compte des ressources externes, des frais de déplacement et de séjour, mais exclut les salaires des employés[40].

→ L'augmentation du nombre de jours de formation par rapport à celui de l'année précédente est liée à la volonté ministérielle d'augmenter les investissements en activités de formation pour consolider et maintenir l'expertise à l'interne. Par ailleurs, le Ministère[41] continue de répondre aux exigences de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance des compétences de la main-d'œuvre en respectant l'obligation d'investir 1 % de sa masse salariale en dépenses de formations admissibles[42].

ÉTHIQUE (NOMBRE DE FORMATIONS ET DE PARTICIPANTS)

PS 24b

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 27 et 693 | 28 et 1 102 | 34 et 1 115 | 14 et 528 | 5 et 391 |

### Commentaire :

→ Au cours de l'exercice 2016-2017, 5 activités de formation à l'éthique publique ont permis de sensibiliser 391 employés. La diminution des activités de formation à l'éthique s'explique par le fait qu'un grand nombre d'employés ont déjà été sensibilisés au cours des dernières années. De ce fait, le Ministère a également orienté ses efforts vers la mise en place et la conception d'autres outils de sensibilisation.

39. Les données pour le Ministère excluent le Fonds de la sécurité routière et le Fonds aérien.
40. Le système de gestion des formations actuellement utilisé par le Fonds aérien ne permet pas de compiler les coûts salariaux engagés lors des séances de formation.
41. Inclut le Centre de gestion de l'équipement roulant, le Fonds de la sécurité routière et le Fonds aérien.
42. Cette information est produite annuellement, au 31 décembre, dans le cadre de la Loi favorisant le développement et la reconnaissance de la main-d'œuvre.

PS Plan stratégique 2013-2015

SVT Stratégie pour assurer l'occupation et la vitalité des territoires 2011-2016

PROTECTION DE L'INTÉGRITÉ DES CONTRATS PUBLICS (NOMBRE DE PARTICIPANTS)

PS 24c

| 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|
| 156 | 2 013 | 1 423[a] | 1 977[a] | 522[a] |

a Les données présentées incluent le personnel ouvrier, pour lequel une formation spécifique a été développée et dispensée à partir de 2014-2015.

## Commentaires :

→ En 2012-2013, le Ministère a mis en place une formation sur la protection de l'intégrité des contrats publics en collaboration avec l'Unité permanente anticorruption et le Secrétariat du Conseil du trésor. En 2016-2017, 522 participants ont assisté à 41 séances de formation. Au total, 6 091 employés ont participé à ces activités tenues depuis la mise en place de la formation, en 2012-2013.

→ Cette baisse significative du nombre d'employés formés par rapport à celui enregistré au cours des années antérieures s'expliquent par le fait que l'ensemble du personnel ouvrier a été formé et que seuls les nouveaux employés doivent maintenant l'être.

Les efforts du Ministère sont maintenant concentrés sur le déploiement du programme de formation en gestion contractuelle et à l'évolution de la formation en protection de l'intégrité des contrats publics, notamment dans le contexte de la démarche de gestion des risques de corruption et de collusion dans les processus de gestion contractuelle.

# LES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES

PROPORTION DES TRAVAUX RÉALISÉS PAR DES RESSOURCES INTERNES (%)

PS 25

| | 2012-2013 | 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|---|---|
| Surveillance des travaux routiers[a] | 16 | 21 | 36 | 38 | 38 |
| Préparation des projets[b] | 41 | 41 | 53 | 58 | 58 |
| Inspections générales des structures[c] | 43 | 57 | 66 | 71 | 59 |
| Inventaires liés à l'état du réseau routier[d] | 97 | 98 | 97 | 99 | 97 |

a Valeur des travaux surveillés à l'interne/Valeur totale des travaux réalisés excluant les travaux de remplacement de l'échangeur Turcot.

b Valeur des travaux réalisés dont la préparation a été faite à l'interne/Valeur totale des travaux réalisés, excluant les travaux de remplacement de l'échangeur Turcot. La préparation des projets est effectuée en cinq phases. Dans le calcul, chacune des phases a la même pondération.

c Nombre de mètres carrés de surface des structures inspectées par des ressources internes/Nombre total de mètres carrés des structures inspectées (reddition portant sur l'année civile).

d Nombre d'équivalents temps complet alloués à la réalisation à l'interne des inventaires (analyses de l'état du réseau routier)/Nombre total d'équivalents temps complet alloués à la réalisation des inventaires (analyses de l'état du réseau routier).

## Commentaires :

→ L'indicateur sur la surveillance des travaux routiers et la préparation des projets est fortement influencé par la variation du volume de programmation qui évolue de façon totalement indépendante au renforcement de l'expertise. Le volume total de programmation réalisée est passé de 1 175 millions de dollars en 2015-2016 à 906 millions de dollars en 2016-2017.

→ La proportion des travaux routiers surveillés par des ressources internes est demeurée stable à 38 %. La valeur des travaux routiers surveillés par des ressources internes a atteint plus de 341 millions de dollars, comparativement à 445 millions de dollars, l'année précédente.

→ La proportion des travaux préparés par des ressources internes est demeurée stable à 58 %. La valeur des travaux préparés par des ressources internes a atteint plus de 523 millions de dollars, comparativement à plus de 682 millions de dollars l'année précédente.

→ Pour les inspections générales des structures en 2016-2017, 1 216 654 m² de surface de structures ont été inspectés par des ressources internes, sur un total de 2 076 818 m², comparativement à 1 291 526 m² l'an dernier, sur un total de 1 825 747 m². Cette variation est attribuable à la répartition des calendriers d'inspection de l'ensemble du parc de structures du Ministère, sur un cycle moyen de trois ans, dont les volumes respectifs pour chacune des années ne sont pas tous identiques. Par ailleurs, la capacité interne de réalisation des inspections est demeurée essentiellement la même que celle observée l'an dernier.

→ Pour les inventaires liés à l'état du réseau routier, pratiquement l'ensemble des données d'inventaires ont été analysées par des ressources internes avec un résultat final de 97 %. Exprimé en pourcentage, ce résultat est très légèrement inférieur à celui de 99 %, atteint l'an dernier. Cette diminution en proportion s'explique par un plus grand nombre total d'équivalents temps complet se consacrant à l'analyse des données liées aux inventaires, soit 43,65 équivalents temps complet cette année, comparativement à 39,28 l'an dernier. Par ailleurs, la capacité d'analyse des données d'inventaires par des ressources internes s'est améliorée, s'établissant à 42,37 équivalents temps complet, comparativement à 38,82 l'an dernier.

# AXE D'INTERVENTION 2
## Façons de faire

## OBJECTIF 3.3
### Optimiser les pratiques de gestion et renforcer le contrôle des coûts et de la qualité des travaux

### LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS

En 2016-2017, le renforcement de la capacité organisationnelle du Ministère s'est traduit par une intensification de la réalisation à l'interne des activités de préparation et de surveillance des projets routiers ainsi que d'inspection des structures. Il a également poursuivi son soutien à la mise en œuvre de la démarche ministérielle de gestion de projets routiers basée sur une approche reconnue à l'échelle internationale (celle du Project Management Institute).

PROPORTION DES PROJETS ROUTIERS DE PLUS DE 5 MILLIONS DE DOLLARS RÉALISÉS SELON LA DÉMARCHE MINISTÉRIELLE DE GESTION DE PROJETS (%)[a, b]

PS 26

| 2013-2014 | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|
| 35 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus | 70 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus | 100 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus | 100 % des projets identifiés ont été suivis par le comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus |

a Le mode de calcul de la proportion de projets réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets a fait l'objet d'une révision.
b Le calcul exclut les projets d'infrastructures routières de 100 millions de dollars et plus, en application de la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique.

## Commentaires :

→ Sur une base de 2 ans de programmation routière, soit 2016-2017 et 2017-2018, 89 projets devaient être réalisés selon la démarche ministérielle de gestion de projets. Pour l'année 2016-2017, 89 projets ont été gérés selon ce mode, soit une proportion de 100 %.

→ Le Comité de décision des projets de 5 millions de dollars et plus, où siègent les sous-ministres associé et adjoints, autorise la poursuite ou non des projets qui lui sont présentés lors des trois étapes déterminantes (points de contrôle) de la préparation des projets, soit : l'étude d'opportunité, la conception de l'avant-projet et la réalisation des plans et devis.

→ Le Ministère applique la même rigueur à ses projets de moins de 100 millions de dollars que celles prévues dans la Directive sur la gestion des projets majeurs d'infrastructure publique en vertu de la Loi sur les infrastructures publiques (LRQ, chapitre I-8.3).

## 3.3 LES RÉSULTATS DES ENGAGEMENTS ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES AUX CITOYENS

Dans sa Déclaration de services aux citoyens, le Ministère a pris des engagements pour assurer l'accessibilité des services, offrir des services courtois, répondre de façon diligente, traiter les démarches de manière confidentielle, fournir de l'information de qualité et tenir compte de la satisfaction des citoyens.

### ASSURER L'ACCESSIBILITÉ DES SERVICES

Le Ministère s'est engagé à faciliter les échanges avec les citoyens en offrant diverses façons de communiquer : par son site Web et son application mobile, par courriel, par téléphone ou en personne à l'un de ses points de service[43].

À cet effet, le service Québec 511 diffuse en continu[44], soit par téléphone, grâce à l'application mobile ou sur le Web, de l'information gratuite sur l'état du réseau routier. Les usagers peuvent aussi obtenir rapidement l'horaire et connaître l'état du service des traversiers du Québec, de même que s'informer sur le temps d'attente aux postes frontaliers pour entrer au Québec. Sur le Web, il est aussi possible de voir les images captées par les caméras de circulation du Ministère et d'obtenir des renseignements sur les services offerts dans les haltes routières et dans les villages-relais. La section « Mobilité Montréal » affiche des liens vers les sites des diverses sociétés de transport et des autres partenaires de la région métropolitaine. Elle donne aussi l'accès à la carte interactive de Québec 511 sur laquelle sont indiqués les travaux en cours qui sont sous la responsabilité du Ministère de même que ceux qui relèvent des villes de Montréal, de Longueuil et de Laval. De plus, les usagers de l'application mobile Québec 511 peuvent recevoir des notifications sur les avertissements et sur les travaux routiers. Que ce soit par téléphone, à partir de l'application mobile ou sur le Web, les citoyens peuvent aussi signaler un incident, faire un commentaire, demander un renseignement ou encore déposer une plainte.

Avec l'ensemble des modes de communication qu'il a mis en place, le Ministère vise également à fournir aux citoyens des renseignements généraux sur les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il applique.

#### Des services accessibles aux personnes handicapées

Le Ministère prend chaque année des dispositions pour que ses produits et ses services soient accessibles aux personnes handicapées. Le Plan d'action triennal à l'égard des personnes handicapées 2015-2018 a été transmis à l'Office des personnes handicapées du Québec le 27 septembre 2016. Des bilans annuels sont produits afin de rendre compte des actions réalisées et des résultats obtenus[45]. Par exemple, le Ministère présente sur le Web de l'information qui respecte les règles sur l'accessibilité.

### OFFRIR DES SERVICES COURTOIS

Conformément aux engagements du Ministère, le personnel doit accueillir le citoyen avec courtoisie et respect. Il doit aussi écouter attentivement ses demandes et, au besoin, le mettre en communication avec la personne concernée en limitant le nombre d'intermédiaires.

### RÉPONDRE DE FAÇON DILIGENTE

Le Ministère a fixé à 5 jours ouvrables le délai de réponse à une demande verbale et à 10 jours ouvrables celui pour une demande écrite qui lui est adressée, et ce, qu'il s'agisse d'une demande de renseignements, d'une réclamation pour dommages ou d'une plainte. De plus, s'il est nécessaire de rappeler le citoyen pour lui indiquer que sa demande est traitée, l'employé doit le faire dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception de la demande. S'il est impossible de fournir une réponse dans les délais précédemment mentionnés, un accusé de réception doit être expédié, indiquant le nom d'une personne-ressource et le temps de réponse estimé.

#### Un suivi diligent des demandes de renseignements

Le taux de demandes de renseignements faites par écrit au Québec 511 ayant reçu une réponse dans les délais prescrits a été de 98,7 %.

43. Les points de service du Ministère, soit ses bureaux centraux de Québec et de Montréal et les bureaux de ses 12 directions territoriales, sont ouverts du lundi au vendredi de 8 h 30 à 12 h et de 13 h à 16 h 30, sauf lors des jours fériés.
44. Le service est offert jour et nuit, sept jours sur sept.
45. Le Plan d'action et les bilans annuels sont disponibles pour consultation sur le site Web du Ministère.

NOMBRE TOTAL DE DEMANDES DE RENSEIGNEMENTS

| | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|
| Nombre total d'appels faits aux services téléphoniques Québec 511[a] | 918 318 | 813 704 | 778 441 |
| Nombre d'appels traités par les préposés aux renseignements de Québec 511[b] | 33 428 | 33 228 | 35 654 |
| Nombre de demandes de renseignements écrites traitées par les préposés de Québec 511 | 824 | 640 | 723 |
| Nombre mensuel moyen de pages vues sur le site Web de Québec 511 | 2 539 372 | 2 240 645 | 2 586 897 |

a Ces appels comprennent ceux qui ont été faits au service automatisé et au service avec préposé, que ce soit pour une demande de renseignements, pour le signalement d'un incident ou pour la formulation d'une plainte ou d'une réclamation pour dommages.

b Ce nombre comprend seulement les appels traités par les préposés du service Québec 511 du Ministère, alors qu'une partie des appels est traitée par les préposés de Services Québec et par ceux d'une firme privée.

### Un suivi diligent des signalements d'incidents

Les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal assurent la télésurveillance, les communications opérationnelles et le soutien aux intervenants sur le terrain, alors qu'ils traitent aussi en priorité tous les appels d'urgence et les demandes d'intervention faites sur les territoires qu'ils desservent.

De plus, le service Québec 511 et les panneaux à messages variables installés aux abords des routes permettent de communiquer, en temps réel, de l'information adéquate à la population.

Au cours de l'exercice financier 2016-2017, les centres intégrés de gestion de la circulation de Québec et de Montréal ont eu à traiter respectivement en moyenne 104 et 315 situations par jour[46]. La grande majorité des signalements transmis aux centres intégrés de gestion de la circulation proviennent des partenaires du Ministère (ex. : corps policiers, pompiers, 911).

Chaque demande d'intervention ou chaque signalement d'incident doit être transmis immédiatement aux intervenants concernés. Ces derniers ont le devoir de s'assurer du traitement de la demande ou du signalement dans les meilleurs délais.

### Un suivi diligent des plaintes

Tout citoyen insatisfait d'un produit ou d'un service, ou de la manière dont ceux-ci ont été fournis, est invité à en informer le Ministère par téléphone, par télécopieur, par la poste, par courrier électronique ou en personne, à l'un ou l'autre de ses points de service.

Chaque plainte[47] ou réclamation pour dommages[48] formulée au Ministère est alors examinée avec objectivité et célérité, puis une réponse est fournie.

TAUX DE CONFORMITÉ AU DÉLAI DE RÉPONSE FIXÉ (%)

| | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|
| Plaintes verbales (5 jours ouvrables) | 91 | 93 | 92 |
| Plaintes écrites (10 jours ouvrables) | 86 | 90 | 88 |

46. Les situations gérées par les centres intégrés de gestion de la circulation sont variées. Elles concernent les interventions sur le réseau routier à la suite d'un accident, de la présence de véhicules en panne, de débris ou d'animaux sur la route, de travaux routiers, de problématiques liées aux conditions climatiques, de situations particulières afférentes à la sécurité civile, etc.

47. On entend par « plainte » l'expression verbale ou écrite de l'insatisfaction d'un citoyen qui s'estime lésé ou qui allègue avoir subi un inconvénient à la suite d'un événement, d'une situation, d'un acte ou d'une omission liés aux produits ou aux services du Ministère.

48. On entend par « réclamation pour dommages » toute demande, mise en demeure ou facture signifiée au Ministère relativement à des situations pouvant impliquer sa responsabilité extracontractuelle et comportant un dommage.

→ Pour l'année financière 2016-2017, le Ministère a été en mesure de répondre dans le délai prévu de 5 jours ouvrables à 92 % des plaintes qui lui ont été formulées verbalement. Quant aux plaintes écrites, le taux de conformité au délai de réponse, fixé à 10 jours ouvrables, a été de 88 %. Le Ministère a reçu au total 10 917 plaintes, ce qui représente une augmentation de 24 % (2 103 plaintes) par rapport au nombre enregistré au cours de l'exercice précédent. Les hausses les plus marquées concernent la viabilité hivernale et l'état de la chaussée, le nombre de plaintes liées à ces aspects ayant augmenté de 44 % et de 23 % respectivement. Cependant, il faut noter que les plaintes reliées aux travaux routiers ont diminué de 3,5 % en 2016-2017.

→ Le réseau routier a suscité le plus grand nombre de plaintes. Il a fait l'objet de 94 % de toutes les plaintes reçues au Ministère. La majorité des plaintes formulées par les citoyens concernent l'état de la chaussée, la viabilité hivernale et les travaux routiers.

- L'état de la chaussée est à l'origine d'environ 26 % des plaintes liées au réseau routier. Ces plaintes portent en grande partie sur les débris, déchets, déversements et chutes de pierres.
- La viabilité hivernale, qui porte fréquemment sur le déneigement et le déglaçage, a fait l'objet d'environ 20 % des plaintes liées au réseau routier.
- Les travaux routiers ont suscité 13 % du total des plaintes au sujet du réseau routier.

NOMBRE TOTAL DE PLAINTES

| | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|
| Nombre de plaintes verbales | 6 555 | 6 698 | 8 305 |
| Nombre de plaintes écrites | 1 859 | 2 116 | 2 612 |
| TOTAL | 8 414 | 8 814 | **10 917** |

NOMBRE DE PLAINTES PAR SUJET

| | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|
| Plaintes relatives au réseau routier | 7 836 | 8 214 | 10 290 |
| • Plaintes relatives à la viabilité hivernale | 1 837 | 1 446 | 2 080 |
| • Plaintes relatives à la chaussée | 1 884 | 2 200 | 2 707 |
| • Plaintes relatives aux travaux routiers | 1 116 | 1 359 | 1 312 |
| • Autres sujets relatifs au réseau routier | 2 999 | 3 209 | 4 191 |
| Autres plaintes | 578 | 600 | 627 |
| TOTAL | 8 414 | 8 814 | **10 917** |

→ Au cours de l'année, le Ministère a reçu 1 329 réclamations pour dommages. Dans 65 % des cas, aucun lien n'a été démontré entre les dommages réclamés et une faute présumée du Ministère. Le nombre total de réclamations reçues est donc en hausse (+ 21 %) par rapport à celui observé l'an dernier.

→ Quant aux compensations versées au cours de 2016-2017, elles totalisent 871 539 dollars et sont de 32 % supérieures à celles versées au terme du précédent exercice.

- Cet écart s'explique principalement par le règlement de réclamations reçues au cours d'années antérieures pour des puits contaminés par les chlorures et le sodium qui entrent dans la composition des sels de déglaçage utilisés lors de l'entretien hivernal.

RÉCLAMATIONS POUR DOMMAGES

| | 2014-2015 | 2015-2016 | 2016-2017 |
|---|---|---|---|
| Nombre de demandes de réclamations | 1 019 | 1 094 | 1 329 |
| COMPENSATIONS VERSÉES POUR LES RÉCLAMATIONS (EN MILLIERS DE DOLLARS) | | | |
| • Compensations versées pour les dossiers ouverts durant l'année financière | 228 | 329 | 244 |
| • Compensations versées pour les dossiers des années antérieures | 379 | 332 | 628 |
| TOTAL | 607 | 661 | 872 |

→ De façon générale, l'augmentation du nombre de plaintes et de réclamations s'explique, notamment, par une situation climatique propice à la dégradation de la chaussée. En effet, l'hiver 2016-2017 a été plus rigoureux avec de nombreuses chutes de neige.

## TRAITER LES DÉMARCHES DE MANIÈRE CONFIDENTIELLE

Lorsqu'un citoyen fait une demande de renseignements, une réclamation pour dommages ou une plainte, le Ministère s'engage à assurer la confidentialité des renseignements[49] qui lui sont fournis lors de l'application des lois et des règlements et à ne permettre l'utilisation de ces renseignements qu'aux seules fins prévues par la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels (RLRQ, chapitre A-2.1).

## FOURNIR DE L'INFORMATION DE QUALITÉ

Le Ministère met en place différents systèmes et diverses technologies afin d'assurer aux citoyens que l'information disponible sur ses produits et services est fiable et à jour. Cela s'applique à l'information diffusée sur les plateformes de Québec 511.

Le Ministère s'est doté de procédures de transmission de l'information et d'outils de diffusion pour joindre ses divers partenaires ainsi que les usagers de la route. Ainsi, une équipe met régulièrement à jour l'information sur les travaux routiers diffusée au moyen de Québec 511. Selon la progression des travaux, l'information est saisie dans le système de diffusion informatique interne et transférée en quelques minutes vers les plateformes de Québec 511. Les données sont également transmises par divers moyens (communiqués, avis, Radio Circulation, etc.) aux nombreux partenaires du Ministère (corps policiers, services d'urgence, municipalités, etc.), de même qu'aux médias régionaux et nationaux.

Le Ministère diffuse de l'information sur les conditions routières hivernales. Le réseau couvert est découpé en plusieurs tronçons (390), leur nombre variant d'une année à l'autre. Pour chacun de ces tronçons, un responsable observe les conditions routières et les communique au moyen du système provincial de gestion des conditions routières. Dès la réception de l'information dans le système, les données sont transmises pour qu'une mise à jour de l'information de Québec 511 soit effectuée, et ce, dans un délai maximal de deux minutes. Au même moment, elles sont rendues disponibles aux médias d'information ainsi qu'aux médias spécialisés.

Par ailleurs, le Ministère accorde une grande importance à la diffusion diligente de l'information générale concernant les lois, les règlements, les programmes et les politiques qu'il gère. Les communiqués et la documentation officielle qui s'y rattachent sont habituellement mis en ligne au cours des heures suivant la tenue de l'événement. Les internautes peuvent aussi consulter l'ensemble des communiqués du ministre ou du Ministère à partir d'hyperliens présentés sur le site Portail Québec. De plus, le Ministère prend les dispositions nécessaires pour se conformer au Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels.

## TENIR COMPTE DE LA SATISFACTION DES CITOYENS

En 2016-2017, le Ministère n'a pas réalisé de sondage sur la satisfaction de la clientèle à l'égard des services. Il a amorcé une démarche de consultation sur les besoins et sur les attentes des citoyens et des partenaires.

49 Pour obtenir plus de détails à ce sujet, le lecteur est invité à consulter la section 4.2 du présent rapport, consacrée à l'accès aux documents des organismes publics et à la protection des renseignements personnels.

Derek Duguay, ouvrier à la Direction de la Capitale-Nationale

# PARTIE 4

## LES EXIGENCES LÉGISLATIVES ET GOUVERNEMENTALES

## 4.1 L'EMPLOI ET LA QUALITÉ DE LA LANGUE FRANÇAISE

La politique linguistique ministérielle a été mise à jour en avril 2014 et reflète les hauts standards de qualité auxquels adhère l'organisation dans l'usage de la langue française au quotidien. Le Ministère a un comité permanent pour assurer le respect de la Charte de la langue française et l'application de sa politique linguistique. Bien que le comité permanent n'ait pas tenu de réunion en 2016-2017, la personne responsable de l'application de la politique a répondu aux demandes d'avis linguistiques concernant les panneaux de signalisation, la langue d'affichage et la pertinence de la traduction anglaise de documents. Une plainte de nature linguistique a également été traitée : elle portait sur le libellé d'un panneau affiché en bordure de route conçu pour la campagne de sécurité hivernale.

En ce qui a trait à la promotion du français comme langue de travail, une nouvelle capsule linguistique a été diffusée dans la section intranet « Le français au bureau ».

## 4.2 L'ACCÈS AUX DOCUMENTS DES ORGANISMES PUBLICS ET LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

### L'ACCÈS AUX DOCUMENTS

En 2016-2017, le Ministère a reçu 588 demandes d'accès à des documents formulées en vertu de la Loi sur l'accès aux documents des organismes publics et sur la protection des renseignements personnels. Il s'agit d'une augmentation de 24 % par rapport au nombre de demandes enregistré l'année précédente.

BILAN CONCERNANT LE TRAITEMENT DES DOSSIERS D'ACCÈS À L'INFORMATION AU 31 MARS 2017

| STATUT DES DOSSIERS | NOMBRE DE DOSSIERS | % |
|---|---|---|
| Dossiers reçus en 2016-2017 | 588 | – |
| Dossiers traités (reçus en 2016-2017)[a] | 528[b] | 91 |
| Dossiers traités (reçus en 2015-2016) | 50 | 9 |
| TOTAL DES DOSSIERS TRAITÉS | 578 | 100 |

a Au 31 mars 2017, 60 dossiers étaient en traitement.
b Cette donnée inclut 41 dossiers dont la responsabilité relève d'un autre organisme.

Pour la même période, tous les documents ont pu être transmis au demandeur pour 53 % des demandes d'accès. Pour 15 % des demandes, l'information n'a été divulguée qu'en partie ; pour 16 % des demandes, la transmission des documents a été refusée. Les motifs de refus généralement invoqués sont la confidentialité de renseignements personnels ou de renseignements fournis par de tierces organisations ainsi que le caractère préparatoire des documents.

NATURE DES RÉPONSES FOURNIES (DOSSIERS TRAITÉS) EN 2016-2017

| STATUT DES DOSSIERS | NOMBRE DE DOSSIERS | % |
|---|---|---|
| Transmission intégrale des documents | 257 | 52,8 |
| Transmission partielle des documents | 74 | 15,2 |
| Refus de transmettre les documents | 80 | 16,4 |
| Aucun document retracé | 72 | 14,8 |
| Désistements | 4 | 0,8 |
| TOTAL DES DOSSIERS TRAITÉS | 487 | 100,0 |

Quatre-vingt-deux pour cent des demandeurs ont reçu une réponse dans le délai fixé par la Loi sur l'accès, soit 20 jours, avec une possibilité de prolongement de 10 jours sur avis au requérant avant l'échéance du premier délai. Dix-huit pour cent des demandes ont été traités hors délai.

Parmi les décisions rendues, neuf dossiers ont fait l'objet d'une demande de révision à la Commission d'accès à l'information.

## LA DIFFUSION DE L'INFORMATION ET LA PROTECTION DES RENSEIGNEMENTS PERSONNELS

Le Ministère s'est également conformé aux exigences législatives et réglementaires en diffusant de façon continue, dans son site Web, les documents et les renseignements prescrits par le Règlement sur la diffusion de l'information et sur la protection des renseignements personnels. Plus particulièrement, le Ministère diffuse, tous les trimestres, des renseignements sur les frais de déplacement et de fonction, les véhicules de fonction ainsi que les dépenses de formation et de participation à des colloques et congrès, de réception et d'accueil, de publicité et de promotion, de même que de télécommunications mobiles et de location des espaces qu'il occupe.

Il diffuse, sauf exception, les documents transmis dans le cadre d'une demande d'accès accompagnés de la décision anonyme du responsable de l'accès aux documents.

Le Ministère a réalisé une mise à jour de son inventaire des fichiers contenant des renseignements personnels. Un fichier correspond à une collection organisée de renseignements personnels, c'est-à-dire des renseignements concernant une personne physique et permettant de l'identifier, utilisés dans le cadre des mandats qui sont confiés au Ministère.

Au mois de novembre 2016, les répondants en accès à l'information et en protection des renseignements personnels du Ministère ont reçu une formation sur la Loi sur l'accès et sur le Règlement.

# 4.3 L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

Le Ministère présente les résultats obtenus en matière d'accès à l'égalité en emploi à l'intention des membres de groupes cibles ainsi que des femmes, conformément à la Loi sur la fonction publique. Il désire ainsi s'assurer de leur représentativité adéquate au sein de son effectif.

Les données du Fonds aérien et du Fonds de la sécurité routière sont présentées séparément.

## LES DONNÉES GLOBALES

EMBAUCHE TOTALE EN 2016-2017 AU MINISTÈRE

| | RÉGULIER[a] | OCCASIONNEL[b] | ÉTUDIANT | STAGIAIRE | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| NOMBRE TOTAL DE PERSONNES EMBAUCHÉES | 316 | 718 | 566 | 426 | 2 026 |

a Cette donnée inclut uniquement les recrutements.

b Cette donnée inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée ; elle exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

EMBAUCHE TOTALE EN 2016-2017 AU FONDS AÉRIEN

| | RÉGULIER | OCCASIONNEL[a] | ÉTUDIANT | STAGIAIRE | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| NOMBRE TOTAL DE PERSONNES EMBAUCHÉES | 5 | 18 | 20 | 4 | 47 |

a Cette donnée inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée ; elle exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

EMBAUCHE TOTALE EN 2016-2017 AU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

Aucune embauche n'a été faite durant l'année en cours.

## L'EMBAUCHE DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES

En 2016-2017, le Ministère a poursuivi ses efforts vers l'atteinte de l'objectif gouvernemental[50] visant une fonction publique qui reflète davantage les diverses composantes de la société québécoise. Pour 2016-2017, 15 % des personnes embauchées pour un emploi régulier étaient visées par le programme d'accès à l'égalité.

Pour toutes les catégories confondues (régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire), 206 personnes visées par le programme d'accès à l'égalité ont été embauchées, ce qui correspond à 10,2 % du recrutement total. Cela s'explique par le fait que la main-d'œuvre composée de communautés culturelles est surtout disponible dans les régions métropolitaines de Québec et de Montréal, alors que 50 % des emplois offerts par le Ministère le sont dans des régions éloignées des grands centres.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2016-2017 AU MINISTÈRE

| | NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| STATUT D'EMPLOI | COMMUNAUTÉS CULTURELLES | ANGLOPHONES | AUTOCHTONES | PERSONNES HANDICAPÉES | TOTAL[a] | TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%) |
| Régulier | 36 | 3 | 3 | 5 | 47 | 14,9 |
| Occasionnel | 24 | 10 | 6 | 6 | 45 | 6,3 |
| Étudiant | 43 | 7 | 9 | 3 | 61 | 10,8 |
| Stagiaire | 45 | 2 | 4 | 3 | 53 | 12,4 |
| TOTAL | 148 | 22 | 22 | 17 | 206 | 10,2 |

a Total des employés membres d'au moins un groupe cible. Certains employés font partie de plus d'un groupe cible, mais ont été comptabilisés une seule fois dans le total.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2016-2017 AU FONDS AÉRIEN

| | NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| STATUT D'EMPLOI | COMMUNAUTÉS CULTURELLES | ANGLOPHONES | AUTOCHTONES | PERSONNES HANDICAPÉES | TOTAL | TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%) |
| Régulier | – | 1 | – | – | 1 | 20,0 |
| TOTAL | – | 1 | – | – | 1 | 2,1 |

50. Cet objectif consiste à atteindre un taux d'embauche annuel de 25 % des nouveaux employés (de statuts régulier, occasionnel, étudiant et stagiaire) membres de communautés culturelles, d'anglophones, d'autochtones ou de personnes handicapées.

Le Fonds aérien vise l'atteinte des objectifs gouvernementaux. Par contre, le bassin de candidatures liées aux catégories d'emploi (exemple : pilote) propres au Fonds offre peu ou pas de candidats répondant aux critères de membres de communautés culturelles, d'anglophones, d'autochtones et de personnes handicapées.

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI AU MINISTÈRE

| | RÉGULIER (%) | OCCASIONNEL (%) | ÉTUDIANT (%) | STAGIAIRE (%) |
|---|---|---|---|---|
| 2014-2015 | 19 | 7 | 8 | 15 |
| 2015-2016 | 15 | 7 | 10 | 12 |
| 2016-2017 | 15 | 6 | 11 | 12 |

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI AU FONDS AÉRIEN

| | RÉGULIER (%) | OCCASIONNEL (%) | ÉTUDIANT (%) | STAGIAIRE (%) |
|---|---|---|---|---|
| 2015-2016 | – | 5,9 | 5,3 | – |
| 2016-2017 | 20,0 | – | – | – |

## LA REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DE COMMUNAUTÉS CULTURELLES, D'ANGLOPHONES, D'AUTOCHTONES ET DE PERSONNES HANDICAPÉES PARMI LES EMPLOYÉS RÉGULIERS

Le taux de représentativité des membres de communautés culturelles parmi l'effectif régulier moyen est de 10,5 % au 31 mars 2017. Le Ministère atteint la cible gouvernementale de 9 % fixée pour la fonction publique. Cependant, au 31 mars 2017, les personnes handicapées composent 0,9 % de l'effectif régulier moyen, tandis que la cible gouvernementale fixée pour cette catégorie est de 2 %. Le Ministère poursuit ses efforts en vue d'atteindre le taux de représentativité recherché pour l'ensemble des groupes cibles.

ÉVOLUTION DU TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN DU MINISTÈRE

| | 2014-2015 | | 2015-2016 | | 2016-2017 | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| GROUPES CIBLES | NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL (%) | NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL (%) | NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL (%) |
| Communautés culturelles | 493 | 9,7 | 496 | 10,0 | 518 | 10,5 |
| Anglophones | 41 | 0,8 | 42 | 0,8 | 42 | 0,9 |
| Autochtones | 33 | 0,6 | 26 | 0,5 | 27 | 0,5 |
| Personnes handicapées | 43 | 0,8 | 40 | 0,8 | 43 | 0,9 |

ÉVOLUTION DU TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN DU FONDS AÉRIEN

| | 2015-2016 | | 2016-2017 | |
|---|---|---|---|---|
| GROUPES CIBLES | NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL (%) | NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL (%) |
| Communautés culturelles | 3 | 1,9 | 3 | 1,9 |
| Anglophones | – | – | 1 | 0,6 |
| Autochtones | – | – | – | – |
| Personnes handicapées | – | – | – | – |

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE

| | 2016-2017 | |
|---|---|---|
| GROUPES CIBLES | NOMBRE D'EMPLOYÉS RÉGULIERS DANS LE GROUPE CIBLE | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ PAR RAPPORT À L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL (%) |
| Communautés culturelles | 3 | 30,0 |
| Anglophones | – | – |
| Autochtones | – | – |
| Personnes handicapées | – | – |

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES DU MINISTÈRE PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2016-2017 SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOI

| | COMMUNAUTÉS CULTURELLES | | ANGLOPHONES | | AUTOCHTONES | | PERSONNES HANDICAPÉES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) |
| Personnel d'encadrement | 13 | 4,5 | – | – | 1 | 0,3 | 1 | 0,3 |
| Personnel professionnel | 98 | 10,7 | 6 | 0,7 | 4 | 0,4 | 9 | 1,0 |
| Ingénieurs | 198 | 22,4 | 6 | 0,7 | 4 | 0,5 | 1 | 0,1 |
| Techniciens des travaux publics | 97 | 9,9 | 4 | 0,4 | 7 | 0,7 | 9 | 0,9 |
| Personnel technicien | 49 | 8,1 | 4 | 0,7 | 3 | 0,5 | 11 | 1,8 |
| Personnel de bureau | 46 | 10,0 | 5 | 1,1 | – | – | 5 | 1,1 |
| Personnel ouvrier | 17 | 2,1 | 17 | 2,1 | 8 | 1,0 | 7 | 0,9 |
| TOTAL | 518 | 10,5 | 42 | 0,9 | 27 | 0,5 | 43 | 0,9 |

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES DU FONDS AÉRIEN PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2016-2017 SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOI

| | COMMUNAUTÉS CULTURELLES | | ANGLOPHONES | | AUTOCHTONES | | PERSONNES HANDICAPÉES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) |
| Personnel professionnel | 2 | 14,3 | – | – | – | – | – | – |
| Personnel de bureau | 1 | 1,3 | 1 | 1,3 | – | – | – | – |
| TOTAL | 3 | 1,9 | 1 | 0,6 | – | – | – | – |

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES DU FONDS DE SÉCURITÉ ROUTIÈRE PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2016-2017 SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOI

| | COMMUNAUTÉS CULTURELLES | | ANGLOPHONES | | AUTOCHTONES | | PERSONNES HANDICAPÉES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) |
| Personnel professionnel | 1 | 33,3 | – | – | – | – | – | – |
| Ingénieurs | 1 | 33,3 | – | – | – | – | – | – |
| Techniciens des travaux publics | 1 | 100,0 | – | – | – | – | – | – |
| TOTAL | 3 | 30,0 | – | – | – | – | – | – |

## L'EMBAUCHE ET LA REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES

Compte tenu de sa vocation et de la nature des activités sous sa responsabilité, le Ministère compte plusieurs types d'emplois à prédominance traditionnellement masculine. Malgré tout, le taux d'embauche total des femmes est de 31,3 %; celles-ci composent plus du tiers de l'effectif régulier moyen, soit 37,7 %. À travers ses activités, le Ministère contribue couramment à la promotion des emplois à caractère traditionnellement masculin auprès des femmes.

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES EN 2016-2017 PAR STATUT D'EMPLOI AU MINISTÈRE

| | PERSONNEL RÉGULIER | PERSONNEL OCCASIONNEL | PERSONNEL ÉTUDIANT | PERSONNEL STAGIAIRE | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| Nombre de femmes embauchées | 125 | 134 | 236 | 140 | 635 |
| Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2016-2017 (%) | 39,6 | 18,7 | 41,7 | 32,9 | 31,3 |

TAUX D'EMBAUCHE DES FEMMES EN 2016-2017 PAR STATUT D'EMPLOI AU FONDS AÉRIEN

| | PERSONNEL RÉGULIER | PERSONNEL OCCASIONNEL | PERSONNEL ÉTUDIANT | PERSONNEL STAGIAIRE | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| Nombre de femmes embauchées | 2 | 7 | 13 | – | 22 |
| Pourcentage par rapport au nombre total de personnes embauchées en 2016-2017 (%) | 40,0 | 38,9 | 65,0 | – | 46,8 |

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2016-2017 DU MINISTÈRE SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOI

| | NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS RÉGULIERS | NOMBRE DE FEMMES AYANT LE STATUT D'EMPLOYÉ RÉGULIER | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL DE LA CATÉGORIE (%) |
|---|---|---|---|
| Personnel d'encadrement | 287 | 72 | 25,1 |
| Personnel professionnel | 918 | 451 | 49,1 |
| Ingénieurs | 884 | 253 | 28,6 |
| Techniciens des travaux publics | 980 | 253 | 25,8 |
| Personnel technicien | 602 | 423 | 70,3 |
| Personnel de bureau | 459 | 382 | 83,2 |
| Personnel ouvrier | 797 | 23 | 2,9 |
| TOTAL | 4 927 | 1 857 | 37,7 |

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2016-2017 DU FONDS AÉRIEN SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOI

| | NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS RÉGULIERS | NOMBRE DE FEMMES AYANT LE STATUT D'EMPLOYÉ RÉGULIER | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL DE LA CATÉGORIE (%) |
|---|---|---|---|
| Personnel d'encadrement | 7 | – | – |
| Personnel professionnel | 14 | 6 | 42,9 |
| Personnel technicien | 57 | 9 | 15,8 |
| Personnel de bureau | 78 | 9 | 11,5 |
| TOTAL | 156 | 24 | 15,4 |

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN 2016-2017 DU FONDS DE LA SÉCURITÉ ROUTIÈRE SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOI

| | NOMBRE TOTAL D'EMPLOYÉS RÉGULIERS | NOMBRE DE FEMMES AYANT LE STATUT D'EMPLOYÉ RÉGULIER | TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES FEMMES DANS L'EFFECTIF RÉGULIER MOYEN TOTAL DE LA CATÉGORIE (%) |
|---|---|---|---|
| Personnel d'encadrement | 1 | – | – |
| Personnel professionnel | 3 | 1 | 33,3 |
| Ingénieurs | 3 | 1 | 33,3 |
| Techniciens des travaux publics | 1 | – | – |
| Personnel technicien | 1 | – | – |
| Personnel de bureau | 1 | 1 | 100,0 |
| TOTAL | 10 | 3 | 30,0 |

## LES MESURES OU LES ACTIONS QUI FAVORISENT L'EMBAUCHE, L'INTÉGRATION ET LE MAINTIEN EN EMPLOI

Le Ministère accomplit des actions qui favorisent l'embauche, l'intégration et le maintien en emploi. Quelques-unes de ses réalisations en ce sens sont présentées ici.

→ Pour accroître l'embauche des personnes visées par un programme gouvernemental d'accès à l'égalité, le Ministère s'est doté de mesures internes de contrôle qui ont permis de recruter, au cours de l'année, 206 personnes visées dont 148 membres de communautés culturelles ;

→ Dans le cadre du Programme gouvernemental de développement de l'employabilité à l'intention des personnes handicapées, le Ministère a soumis 10 projets d'emploi au Centre de services partagés du Québec et a accueilli un participant ;

→ En vue de faire connaître le processus d'embauche et les emplois en transport auprès des immigrants, le Ministère a :

- participé à 26 salons de l'emploi, principalement dans le domaine du génie
- collaboré avec l'organisme Option-travail offrant des services d'accompagnement pour l'intégration des personnes immigrantes
- prononcé une conférence à l'invitation de l'Amicale des ressortissants et ressortissantes de l'Ouest Cameroun à Québec

→ Pour sensibiliser le personnel en vue d'une meilleure intégration et du maintien en emploi, des articles ont été diffusés dans l'intranet à l'occasion de la Semaine québécoise des personnes handicapées au printemps 2016 et de la Semaine québécoise des rencontres interculturelles à l'automne 2016.

## 4.4 L'ÉGALITÉ ENTRE LES FEMMES ET LES HOMMES

Pour contribuer à la Stratégie gouvernementale en matière d'égalité entre les femmes et les hommes 2016-2021, le Ministère a entrepris de finaliser les travaux en vue du renouvellement de son propre plan d'action en lien avec la production de son prochain plan stratégique. À cet égard, le Comité ministériel de la condition féminine s'est réuni à trois reprises en 2016-2017.

Quelques réalisations du Ministère en 2016-2017 :

- Le Ministère a collaboré à un projet de recherche concerté de l'Université Laval. Dans le cadre de cette recherche, 17 femmes employées du Ministère exerçant des métiers majoritairement masculins ont participé aux groupes de discussion portant sur la progression et la rétention des femmes dans les professions et métiers ayant été réservés aux hommes.
- Sur invitation du Comité interministériel sur la progression des Québécoises en sciences et en technologies, le Ministère, membre du comité, a participé à un premier atelier SAGA (*STEM [science, technology, engineering and mathematics] and Gender Advancement*) sur les indicateurs et sur les politiques. Le projet SAGA de l'UNESCO, en collaboration avec les Fonds de recherche du Québec, vise notamment à établir un portrait clair des politiques et des mesures de soutien à l'intégration des femmes en sciences.
- Pour la douzième fois, le Ministère a appuyé le concours *Chapeau, les filles !* et son volet *Excelle Science* par une participation annuelle de 6 000 dollars afin d'inciter les jeunes femmes à s'intéresser davantage au domaine des transports.

## 4.5 L'ALLÉGEMENT RÉGLEMENTAIRE ET ADMINISTRATIF

Conformément à l'article 19 de la Politique gouvernementale sur l'allègement réglementaire et administratif, le Ministère a mis en place un mécanisme de révision piloté par un comité interne responsable d'élaborer un plan quinquennal des normes de nature législative et réglementaire qui concernent les entreprises ou qui ont des effets sur celles-ci.

Les travaux d'élaboration du plan de révision 2016-2021 ont permis de cibler 26 normes à revoir d'ici 2021. La révision de 11 d'entre elles était prévue en 2016-2017. Parmi celles-ci, l'une est entrée en vigueur, soit le Règlement sur le courtage en services de camionnage en vrac. Les 10 autres révisions législatives et réglementaires ont été amorcées en 2017 et devraient se terminer en 2017-2018.

D'autres modifications réglementaires et législatives ne faisant pas partie du plan de révision 2016-2021 ont aussi été complétées, soit :

- Règlement modifiant le Règlement sur les normes de sécurité des véhicules routiers ;
- Loi modifiant diverses dispositions législatives concernant principalement les services de transport par taxi.

En décembre 2016, le Québec a également signé le Protocole d'entente avec l'Ontario, le Nouveau-Brunswick et la Nouvelle-Écosse concernant l'harmonisation des conditions de permis spéciaux de circulation de grands trains routiers dans l'est du Canada. Cette entente s'inscrit dans la mise en œuvre des mesures d'harmonisation réglementaire et de coopération avec l'Ontario en vertu de l'Accord de commerce et de coopération Québec-Ontario (2009) et est comprise à la mesure 23 du Plan d'action gouvernemental 2016-2018 en matière d'allègement réglementaire et administratif.

## 4.6 LA GESTION ET LE CONTRÔLE DES EFFECTIFS ET LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CONTRATS DE SERVICE

En conformité avec la Loi sur la gestion et le contrôle des effectifs des ministères, des organismes et des réseaux du secteur public ainsi que des sociétés d'État, le Ministère fait état des renseignements relatifs aux contrats de service comportant une dépense de 25 000 de dollars et plus.

### LA GESTION ET LE CONTRÔLE DES EFFECTIFS

Au 1er avril 2015, faisant suite aux différentes mesures de contrôle adoptées par le Conseil du trésor, le Ministère a été tenu de résorber sa consommation de 389 équivalents temps complet (y compris au Centre de gestion de l'équipement roulant). De concert avec le Conseil du trésor, il a été convenu que cette résorption serait réalisée sur deux exercices financiers, soit 195 équivalents temps complet en 2015-2016 et 194 équivalents temps complet en 2016-2017.

Au cours de l'exercice financier 2015-2016, le Ministère a réduit ses effectifs de 214 équivalents temps complet. Dans ce contexte, le Ministère a demandé au Conseil du trésor d'annuler la résorption excédentaire de 175 équivalents temps complet pour l'année 2016-2017, demande à laquelle ce dernier a acquiescé.

En 2016-2017, les effectifs du Ministère sont demeurés stables par rapport à ceux en place au cours de l'année précédente. Ainsi, le Ministère a respecté la cible de l'effectif fixée par le Conseil du trésor.

### LES RENSEIGNEMENTS RELATIFS AUX CONTRATS DE SERVICE

La décision du Conseil du trésor du 16 décembre 2014 permet au Ministère de se doter d'une directive sur les contrats de service non soumis à l'autorisation de son dirigeant. Cette directive a été publiée sur son site Web en mars 2015.

Le Conseil du trésor a établi que la première période d'application des mesures de contrôle s'échelonnait du 1er janvier 2015 au 31 mars 2016. Il a par la suite renouvelé l'application de ces mesures pour la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2017.

CONTRATS DE SERVICE DE 25 000 $ ET PLUS CONCLUS ENTRE LE 1ER AVRIL 2016 ET LE 31 MARS 2017

| | NOMBRE | VALEUR ($) |
|---|---|---|
| Contrats de service avec une personne physique[a] | 6 | 1 237 621 |
| Contrats de service avec un contractant autre qu'une personne physique[b] | 68 | 29 730 849 |
| Total des contrats de service | 74 | 30 968 470 |

a Une personne physique, qu'elle soit en affaires ou non.

b Inclut les personnes morales de droit privé et les sociétés en nom collectif, en commandite ou en participation.

## 4.7 LE SUIVI DES RECOMMANDATIONS DU VÉRIFICATEUR GÉNÉRAL DU QUÉBEC

Le suivi des recommandations est effectué par la mise en œuvre de plans d'action pour chaque rapport du Vérificateur général du Québec comportant des recommandations. Les mandats en cours sont présentés dans le tableau suivant :

SUIVI DES PLANS D'ACTION AU 31 MARS 2017

| PLAN D'ACTION | ACTION TERMINÉE | ACTION EN COURS | ACTION NON AMORCÉE | NOMBRE DE RECOMMANDATIONS |
|---|---|---|---|---|
| Audit particulier au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports portant sur la gestion contractuelle (partie 1) | 8 | 14 | 2 | 9 |
| Rapport aux responsables de la gouvernance et à la direction | – | 18 | 4 | 10 |
| Contrats d'achats regroupés en technologies de l'information | – | 3 | – | 3 |
| Réseau routier : inspection et planification de l'entretien des structures | 8 | 23 | 16 | 10 |
| Réalisation et exploitation d'aires de service en partenariat public-privé | – | 9 | – | 8 |
| Traverses et dessertes maritimes exploitées en partenariat de la Société des traversiers du Québec | – | 1 | – | 1 |
| Fonds vert : gestion et aide financière | – | 14 | 3 | 5 |
| Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure | 2 | 3 | 1 | 1 |
| Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal | 1 | 7 | – | 8 |

### Rapport du Vérificateur général 2016-2017, Audit particulier (partie 1) Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports : gestion contractuelle

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

→ Clarifier les rôles et les responsabilités des différents intervenants en matière de gestion contractuelle ;

→ Renforcer l'expertise dans les domaines clés de la gestion contractuelle ;

→ Mettre en place une méthode de gestion des risques structurée pour déterminer les contrôles nécessaires en matière de gestion contractuelle ;

→ Obtenir, de façon régulière et en temps opportun, de l'information de gestion par territoire en matière de gestion contractuelle ;

→ Renforcer la fonction d'audit interne.

### Audit des états financiers de l'exercice clos le 31 mars 2016 au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et au Fonds des réseaux de transport terrestre
### Rapport aux responsables de la gouvernance et à la direction

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Établissement des passifs environnementaux ;
- → Perception et contrôle des revenus de péages ;
- → Approbation des avenants sur contrats ;
- → Réévaluation de la durée d'amortissement des composantes en immobilisation.

### Rapport du Vérificateur général 2016-2017, Vérification de l'optimisation des ressources, printemps 2016
### Contrats d'achats regroupés en technologies de l'information

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Mettre en place les contrôles nécessaires pour s'assurer que les produits payés sont ceux livrés ;
- → Faire le suivi des livraisons non conformes.

### Rapport du Vérificateur général 2015-2016, Vérification de l'optimisation des ressources, automne 2015
### Réseau routier : inspection et planification de l'entretien des structures

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Regrouper l'information relative aux travaux effectués sur chaque structure ;
- → S'assurer de l'efficacité des stratégies d'intervention sur les structures et mesurer l'effet du budget sur leur état ;
- → Revoir le processus de programmation des travaux liés aux structures afin d'en augmenter l'efficience ;
- → Terminer l'implantation de la démarche relative à la gestion des projets routiers et en mesurer l'effet ;
- → Réévaluer son plan de renforcement de l'expertise interne.

### Rapport du Vérificateur général 2014-2015, Vérification de l'optimisation des ressources, printemps 2014
### Réalisation et exploitation d'aires de service en partenariat public-privé

Ce plan d'action a été conçu dans le but que soit améliorée la mise en place d'une éventuelle prochaine vague d'implantation d'aires de service en partenariat public-privé. La progression du plan d'action pourra prendre son plein effet lorsque le Ministère aura statué quant au modèle conceptuel qui sera applicable au développement d'aires de service dans le futur.

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Animer efficacement les services déployés dans les aires de service avec les besoins des usagers et l'offre locale déjà présente ;
- → Présenter une analyse complète des projets d'infrastructures aux décideurs ;
- → Effectuer une analyse rigoureuse des propositions des soumissionnaires ;
- → Effectuer un suivi rigoureux de la performance du partenaire et des risques que le Ministère assume.

### Rapport du Vérificateur général 2014-2015, Vérification de l'optimisation des ressources, printemps 2014
### Traverses et dessertes maritimes exploitées en partenariat de la Société des traversiers du Québec

Parmi les recommandations formulées dans ce rapport, l'une s'adresse à la Société des traversiers du Québec et doit être mise en œuvre avec la collaboration du Ministère. La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Conclure une entente entre le Ministère et la Société, laquelle concerne entre autres les coûts des services de traversiers assumés par le gouvernement ;
- → Élaborer un plan d'affaires quinquennal et le faire approuver par le Ministère.

### Rapport du Vérificateur général 2014-2015, Rapport du commissaire au développement durable, printemps 2014
### Fonds vert : gestion et aide financière

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Procéder par appel de propositions et utiliser des critères précis pour évaluer les projets, les prioriser et les sélectionner ;
- → Fixer des objectifs précis et mesurables pour chacun des projets financés au moyen du Fonds vert, évaluer périodiquement les résultats obtenus et prendre des mesures correctives afin que la situation soit redressée, s'il y a lieu ;
- → Procéder à des évaluations de programme ou achever celles en cours et prendre des mesures correctives, lorsque nécessaire.

### Rapport du Vérificateur général 2013-2014, Vérification de l'optimisation des ressources, automne 2013
### Agence métropolitaine de transport : gouvernance et gestion des grands projets d'infrastructure

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Revoir les processus et les contrôles liés aux modalités de financement des grands projets pour qu'ils permettent de détecter les problèmes potentiels dans la gestion du coût, de l'envergure, de l'échéancier et des risques, et de réagir en temps opportun.

### Rapport du Vérificateur général 2008-2009, Vérification de l'optimisation des ressources, printemps 2009
### Planification du transport et de l'aménagement dans la région métropolitaine de Montréal

La mise en œuvre de ce plan d'action s'articule autour des principaux éléments suivants :

- → Établir des mécanismes permettant d'assurer la cohérence de l'ensemble des interventions ;
- → Élargir ses connaissances quant aux incidences associées à la mobilité, entre autres dans le domaine de la santé publique, de l'environnement et de l'économie, et les tenir à jour ;
- → Mettre à jour la planification du transport dans la région métropolitaine de Montréal ;
- → Produire un bilan périodique qui fait état des progrès réalisés par rapport aux résultats attendus et aux interventions prévues, des écarts relevés et des causes à l'origine de ces écarts ainsi que des solutions envisagées pour corriger la situation, le cas échéant.

## 4.8 LA POLITIQUE DE FINANCEMENT DES SERVICES PUBLICS

En vertu de la Politique de financement des services publics, les ministères et organismes sont tenus de rendre compte de la tarification des biens et des services qu'ils fournissent à la population et aux entreprises.

Le Ministère est responsable des revenus qu'il perçoit ainsi que des revenus des fonds spéciaux qui relèvent de sa responsabilité. La présente reddition de comptes concerne le Ministère, le Fonds des réseaux de transport terrestre, le Fonds de gestion de l'équipement roulant et le Fonds aérien.

### LES REVENUS DES PRODUITS ET SERVICES

- Les sommes les plus importantes recueillies par le Ministère proviennent des revenus perçus des usagers routiers par l'intermédiaire des immatriculations. Outre ceux-ci, le Ministère ne perçoit que peu de revenus de la vente de biens et services.
- La majeure partie des revenus du Fonds des réseaux de transport terrestre provient des revenus d'immatriculation, des permis de conduire et des revenus de la taxe sur les carburants. Parmi les autres types de revenus du Fonds, mentionnons ceux provenant des haltes routières, des péages[31] sur le pont de l'autoroute 25 et sur l'autoroute 30 ainsi que de l'ensemble des activités d'acquisition et d'aliénation immobilières visant à répondre aux besoins des autres ministères et organismes gouvernementaux et paragouvernementaux.
- Les revenus qui proviennent de la vente d'immeubles excédentaires sont également considérés. Cette activité est rigoureusement encadrée par des articles de la Loi sur le ministère des Transports. Toute disposition d'immeuble doit se faire au prix et aux conditions du marché immobilier.
- Les autres revenus proviennent de la ligne de soutien technique qui regroupe les produits et services techniques et administratifs pour l'usage interne du Ministère ou, exceptionnellement, pour des tiers qui se voient facturer les services rendus. On y trouve notamment divers revenus provenant de la vente ou de l'usage de matériel et de fournitures, d'aide technique et de soutien ainsi que de la vente de documents.
- Les revenus du Fonds de gestion de l'équipement roulant proviennent de la location de la machinerie, des équipements et autres, permettant d'assurer l'autofinancement de l'ensemble de ses activités.
- Le Fonds aérien finance ses services en refacturant les coûts de fonctionnement à ses partenaires pour l'extinction des feux et la location d'un dispositif d'entraînement de vol.

### LES PRODUITS ET SERVICES QUI NE SONT PAS TARIFÉS

L'inventaire des produits et des services réalisé au Ministère dans le cadre de la Politique de financement des services publics a révélé que la majorité des produits et des services pouvant être tarifés le sont déjà. Le Ministère poursuit sa réflexion afin de s'assurer que son expertise et ses diverses données sont tarifées, le cas échéant, à leur juste valeur marchande.

Les tableaux suivants présentent les revenus qui relèvent de la responsabilité du Ministère, les coûts, le niveau de financement ainsi que la base de fixation et le mode d'indexation des tarifs.

31. Inclut la part versée au partenaire.

## LISTE DES REVENUS DE TARIFICATION PERÇUS, COÛTS ET NIVEAU DE FINANCEMENT ATTEINT EN 2016-2017

| | REVENUS (000 $) | COÛTS (000 $) | NIVEAU DE FINANCEMENT ATTEINT | NIVEAU DE FINANCEMENT VISÉ |
|---|---|---|---|---|
| **MINISTÈRE**[a] | | | | |
| **Droits et permis** | | | | |
| Droits et permis – Immatriculation[b] | 34 702 | | | |
| **Vente de biens et services** | | | | |
| Terrains et bâtisses | – | | Les données ne sont pas disponibles. | |
| Location de terrains, bâtisses et autres | 731 | | | |
| Divers | 245 | | | |
| TOTAL | 35 678 | | | |
| **FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE**[c] | | | | |
| **Droits et permis** | | | | |
| Droits et permis – Immatriculation[b, d] | 845 787 | | | |
| Conducteurs et chauffeurs (permis) | 98 297 | | | |
| Immatriculation (contribution au transport en commun)[f] | 84 060 | | | |
| Autres droits et permis | 17 | | | |
| **Vente de biens et services** | | | Les données ne sont pas disponibles. | |
| Location de terrains, bâtisses et autres | 1 496 | | | |
| Revenus des haltes routières (hors PPP) | 234 | | | |
| Péage de l'autoroute 25[g] | 77 018 | | | |
| Péage de l'autoroute 30[g] | 26 803 | | | |
| Divers | 71 | | | |
| TOTAL | 1 133 783 | | | |
| **CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT** | | | | |
| Location de machinerie, équipements et autres | 22 448 | | Le Centre de gestion de l'équipement roulant doit s'autofinancer selon l'entente de gestion. | |
| TOTAL | 22 448 | | | |
| **FONDS AÉRIEN** | | | | |
| Location d'un dispositif d'entraînement de vol | 439 | | | |
| Extinction de feux – Québec | 26 025 | | Le budget de dépenses du Fonds aérien est équilibré puisque les coûts de fonctionnement sont refacturés aux partenaires, à l'exception des revenus autonomes, qui peuvent générer un certain surplus. | |
| Extinction de feux – Entente avec le Canadian Interagency Forest Fire Centre | – | | | |
| Extinction de feux – Entente hors Canada | 859 | | | |
| TOTAL | 27 323 | | | |

a. Les données financières reflètent la version préliminaire des états financiers au 21 avril 2017.
b. Inclut les permis spéciaux de circulation et les vignettes de stationnement pour les personnes handicapées.
c. Les données financières reflètent la version préliminaire des états financiers au 12 juin 2017.
d. Excluant la portion des revenus des immatriculations prélevés sur les véhicules munis d'un moteur de forte cylindrée qui sont versés à la Société de financement des infrastructures locales du Québec.
e. Inclut les revenus des véhicules hors route.
f. Cette contribution n'est pas un tarif au sens de la Loi sur l'administration financière (RLRQ c. A-6.001) et n'a donc pas à être soumise à l'indexation.
g. Inclut la part versée au partenaire.

BASE DE TARIFICATION ET D'INDEXATION

| | MÉTHODE DE FIXATION DES TARIFS | | MODE D'INDEXATION DES TARIFS | |
|---|---|---|---|---|
| | BASE | DATE | BASE | DATE |
| MINISTÈRE | | | | |
| Droits et permis – Immatriculation | Données administratives | 1991 | Indice des prix à la consommation | 2016 |
| Terrains et bâtisses | Prix du marché | Continu | Prix du marché | Continu |
| Location de terrains, bâtisses et autres | Prix du marché | Continu | Prix du marché | Continu |
| FONDS DES RÉSEAUX DE TRANSPORT TERRESTRE | | | | |
| Droits et permis – Immatriculation | Données administratives | 1991 | Indice des prix à la consommation | 2016 |
| Conducteurs et chauffeurs (permis) | Données administratives | 1991 | Indice des prix à la consommation | 2016 |
| Immatriculation (contribution au transport en commun) | Données administratives | 1991 | – | – |
| Location de terrains, bâtisses et autres | Prix du marché | Continu | Prix du marché | Continu |
| Revenus des haltes routières (hors PPP) | Prix du marché | Continu | Prix du marché | Continu |
| Péage de l'autoroute 25 | Prix du marché | Continu | Prix du marché | Continu |
| Péage de l'autoroute 30 | Prix du marché | Continu | Prix du marché | Continu |
| CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT | | | | |
| Location de machinerie, équipements et autres | Prix du marché | Continu | Indice des prix à la consommation | 2014 |
| FONDS AÉRIEN | | | | |
| Location d'un dispositif d'entraînement de vol | Prix du marché | 2014 | Prix du marché | 2017 |
| Extinction de feux – Québec | Coût des services | Continu | Coûts réels | 2017 |
| Extinction de feux – Entente avec le Canadian Interagency Forest Fire Centre | Coût des services<br>Prix du marché | 2015 | Indice des prix à la consommation du Canada | 2017 |
| Extinction de feux – Entente hors Canada | Coût des services | 2015 | Indice des prix à la consommation de la Californie | 2017 |

## 4.9 LE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DES STANDARDS SUR L'ACCESSIBILITÉ DU WEB

En 2016-2017, le Ministère a poursuivi ses travaux pour répondre aux standards d'accessibilité d'un site Web, d'un document téléchargeable et du multimédia dans un site Web. À ce sujet, il a accompli les réalisations décrites ci-dessous.

### L'implantation de standards d'accessibilité

- → La création d'un aide-mémoire pour la rédaction Web répondant aux critères de rédaction accessible ;
- → La tenue d'ateliers et de présentations sur la rédaction Web et sur les documents répondant aux critères d'accessibilité ;
- → L'ajout des guides et manuels relatifs à l'accessibilité dans la trousse d'accueil d'une direction territoriale du Ministère et dans la section « Soutien au fonctionnement » de l'intranet afin qu'ils soient accessibles à tous les employés du Ministère.

### Le site Web

- → L'ajout de métadonnées aux documents ainsi que de textes de remplacement sur les images ;
- → L'ajout de documents et de formulaires PDF accessibles au site Web du Ministère ;
- → L'amélioration des contenus, y compris des tableaux, afin qu'ils soient accessibles ;
- → La prise en compte de l'accessibilité dans toutes les mises à jour et modifications apportées au contenu ou à l'architecture du site Web du Ministère.

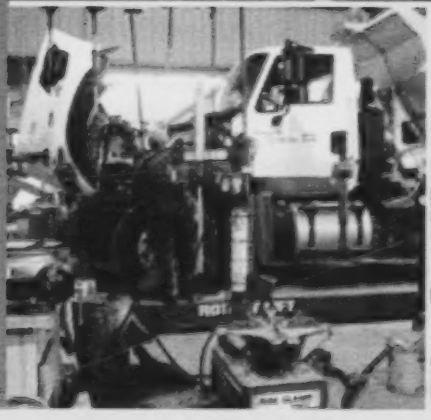
### L'accompagnement du personnel

Le Ministère a affecté une ressource à l'accompagnement des producteurs de contenus pour le site Web. En 2016-2017, celle-ci a effectué plus de 20 interventions d'accompagnement auprès des conseillers en communication et des répondants Internet.

Le guide de création de documents Word accessibles a été partagé avec un autre organisme gouvernemental provincial.

### Les services offerts aux citoyens

Le Ministère offre un accompagnement personnalisé à tout usager du site Web qui en fait la demande. Celui-ci peut, par un simple appel téléphonique ou par courriel, soumettre une requête au Ministère et recevoir l'appui nécessaire.



# CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

# TABLE DES MATIÈRES


LE MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL ..... 115

LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE ..... 116

LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE DELOITTE S.E.N.C.R.L./S.R.L. ..... 117

LES FAITS SAILLANTS ..... 118

LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION ..... 118

LE COMITÉ CONSULTATIF ..... 118

LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES ..... 119

L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI ..... 121

LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2016-2017 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES ..... 122

LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES ..... 125

LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES ..... 127

LES RÉSULTATS DU PLAN D'ACTION 2016-2017 ..... 128

LES RÉSULTATS DES ENGAGEMENTS ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE ..... 138

LES ÉTATS FINANCIERS 2016-2017 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT ..... 140

- Rapport de l'auditeur indépendant ..... 140
- Résultats et excédent ..... 142
- Situation financière ..... 143
- Variation de la dette nette ..... 144
- Flux de trésorerie ..... 145
- Notes complémentaires ..... 146

# LE MOT DU DIRECTEUR GÉNÉRAL

À la lecture de ce rapport, vous constaterez que le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) a terminé l'année 2016-2017 avec d'excellents résultats à l'égard de son plan d'action et de sa Déclaration de services à la clientèle. La plupart des cibles établies ont été atteintes et les engagements pris ont été respectés. Certains ont même été dépassés. Ce bilan démontre que l'approche de gestion axée sur les résultats, qui accorde la priorité à la qualité des produits et des services tout en considérant les attentes exprimées par les clients, est une approche gagnante.

En plus de poursuivre l'atteinte de ses objectifs, le Centre de gestion de l'équipement roulant a connu une année parsemée de défis de toutes sortes et les a relevés. Pensons, entre autres, au mandat d'électrification du parc automobile gouvernemental. Les efforts consacrés n'ont pas été vains puisque l'organisation est l'un des plus importants gestionnaires de parc de véhicules électriques au Canada.

La planification stratégique a été revue et est entrée en vigueur le 1er avril dernier. À cet égard, des plans d'action sectoriels seront élaborés, et les cibles de résultats seront mesurées tout au long de la prochaine année.

Le CGER a procédé à l'analyse de sa performance organisationnelle en utilisant l'outil de diagnostic QUALImètre, un modèle de gestion reconnu mondialement, qui a permis d'identifier ses forces et ses pistes d'amélioration. Il a également participé à une étude de balisage qui a démontré sa performance en matière de gestion de parc public de matériel roulant.

Bien évidemment, tout cela a été possible grâce à la collaboration et à l'engagement de tous les employés, que je tiens à remercier bien sincèrement. C'est en associant les efforts de chacun que le CGER réussit à demeurer un partenaire de choix pour la gestion de parc de véhicules et d'équipements connexes au Québec.

Le directeur général
du Centre de gestion
de l'équipement roulant.

Original signé

RICHARD DIONNE

Québec, septembre 2017

# LA DÉCLARATION DE LA DIRECTION GÉNÉRALE

Ce document constitue le 20e rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER). Les résultats, l'information et les états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant qui y sont présentés relèvent de la responsabilité du directeur général, du directeur général adjoint de l'exploitation et des services à la clientèle ainsi que des directeurs et des directeurs régionaux du CGER. Ces derniers sont donc tous cosignataires de cette déclaration. Leur responsabilité porte sur l'exactitude, l'intégralité et la fiabilité des données présentées dans le rapport ainsi que sur la reddition de comptes annuelle quant aux résultats attendus et convenus dans le *Plan d'action 2016-2017*.

La direction du CGER a maintenu, tout au long de l'année 2016-2017, des systèmes d'information et des mesures de contrôle destinés à assurer l'atteinte des objectifs fixés dans l'entente de gestion et dans le plan d'action.

De plus, la firme Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l. s'est assurée du caractère plausible et de la cohérence de l'information présentée dans le présent rapport, sauf pour ce qui est de la section sur les états financiers 2016-2017. Au terme de sa mission d'examen, elle a produit un rapport de validation.

À notre avis, les données présentées dans le *Rapport annuel de gestion 2016-2017* correspondent à la situation telle qu'elle se présentait au 31 mars 2017.

Original signé

RICHARD DIONNE
Le directeur général

Original signé

STÉPHANE BÉLANGER
Le directeur régional de Québec et de l'Est

Original signé

CARL GAUTHIER
Le directeur général adjoint de l'exploitation et des services à la clientèle

Original signé

MARC DESAUTELS
Le directeur régional du Centre-du-Québec et de l'Abitibi

Original signé

MARC-ANDRÉ BOIS, ingénieur
Le directeur de l'expertise, de l'ingénierie et des acquisitions

Original signé

JEAN-CLAUDE TREMBLAY
Le directeur régional de Montréal et de l'Ouest

Original signé

CÉLINE ROUTHIER
La directrice du soutien à la gestion

# LE RAPPORT DE MISSION D'EXAMEN DE DELOITTE S.E.N.C.R.L./S.R.L.

Monsieur le Sous-ministre,

À la demande du ministère des Transports du Québec, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, nous avons procédé à l'examen des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information présentés dans le rapport annuel de gestion du Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) pour l'exercice terminé le 31 mars 2017, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant.

La responsabilité de l'exactitude, de l'intégrité et de la divulgation de ces données incombe à la direction du CGER. Notre responsabilité consiste à exprimer un avis sur le caractère plausible des résultats, des indicateurs, des explications et de l'information fournis ainsi que sur la cohérence de l'information en nous basant sur les travaux réalisés au cours de notre examen.

Notre examen a été effectué conformément aux normes d'examen généralement reconnues du Canada. Nos travaux ont consisté essentiellement en demandes d'informations, procédures analytiques et entretiens portant sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information qui nous ont été fournis par le CGER. Notre examen ne visait pas à vérifier les systèmes de compilation, à évaluer le contrôle interne, ni à effectuer des sondages. Un examen ne constitue pas un audit et, par conséquent, nous n'exprimons pas une opinion d'audit sur les résultats, les indicateurs, les explications et l'information contenus dans le présent rapport.

Au terme de notre examen, nous n'avons rien relevé qui nous porte à croire que les résultats, les indicateurs, les explications et l'information contenus dans le rapport annuel de gestion du CGER, à l'exception des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, ne sont pas, dans tous leurs aspects significatifs, plausibles et cohérents.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Société de comptables professionnels agréés

Le 19 septembre 2017

[1] CPA, auditrice, CMA, permis de comptabilité publique n° A126371

**Deloitte** S.E.N.C.R.L./s.r.l. 925, Grande Allée Ouest Bureau 400
Québec (Québec) G1S 4Z4 Canada
Tél. : 418-624-3333, Téléc. : 418-624-0414
www.deloitte.ca

# LES FAITS SAILLANTS

## VÉHICULES ÉLECTRIQUES

Dans le cadre du *Plan d'action en électrification des transports 2015-2020*, le CGER s'est fait confier le mandat d'électrification du parc automobile gouvernemental avec l'objectif d'y intégrer 1 000 véhicules électriques d'ici le 31 décembre 2020. Au 31 mars 2017, le CGER compte un inventaire de 466 véhicules électriques ou hybrides rechargeables, soit un des plus grands inventaires de ce type de véhicules au Canada.

## PLANIFICATION STRATÉGIQUE

Une nouvelle planification stratégique 2017-2020 a été entérinée par le sous-ministre en mars 2017 et présentée à l'ensemble des gestionnaires lors d'une rencontre du comité de gestion élargi, également en mars 2017. Des plans d'action sectoriels seront élaborés, et les cibles de résultats seront mesurées tout au long de la prochaine année.

## PLAN DE MOBILISATION DES EMPLOYÉS

Le CGER s'est doté d'un plan stratégique de mobilisation regroupant l'ensemble des employés du CGER et des plans d'actions spécifiques par direction, service et zone.

## ANALYSE DE LA PERFORMANCE

Afin de nous permettre de poser un diagnostic clair et précis de notre organisation par l'identification de nos forces et de nos pistes d'amélioration, et pour nous mesurer avec les meilleurs, nous avons opté pour l'outil de diagnostic QUALImètre, qui est un modèle de gestion reconnu mondialement. Les résultats du rapport final déposé en juin 2016 nous ont permis de cibler les possibilités d'accroissement de notre niveau de performance. De plus, comme nous le faisons tous les quatre ans, nous avons participé à une étude de balisage commanditée par Hydro-Québec. Cette étude permet de positionner le CGER comme gestionnaire de parc de matériel roulant. Douze répondants pancanadiens ont participé à cette étude.

## DOSSIER CLIENT CENTRALISÉ (DCC) – PHASE II

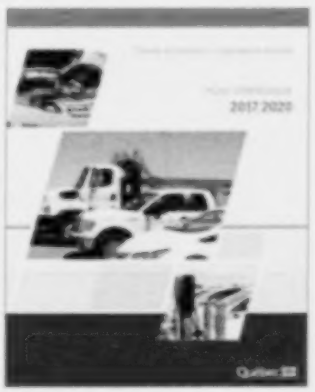
Dans un but d'amélioration continue, nous avons procédé au développement d'une application permettant de regrouper toutes les informations relatives à chacun de nos clients. La phase I de ce projet a été mise en ligne en 2015-2016 et la phase II, qui vise à rendre ces informations accessibles aux clients, a été finalisée au cours de la dernière année.

# LA PRÉSENTATION DE L'ORGANISATION

Le Centre de gestion de l'équipement roulant (CGER) est la première unité autonome de service créée au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET). Il gère un parc de quelque 9 839 véhicules et équipements connexes. De ce nombre, 8 153 véhicules et équipements lui appartiennent, tandis que les 1 686 autres sont entretenus et réparés selon une tarification horaire. Un réseau de 60 ateliers de mécanique, répartis sur l'ensemble du territoire québécois, fait également partie du CGER.

# LE COMITÉ CONSULTATIF

Pour favoriser une gestion éclairée du CGER et comme il est prévu à son entente de gestion, un comité consultatif est en fonction. Celui-ci doit conseiller le sous-ministre sur les cibles et sur les objectifs annuels qui doivent être fixés. Il doit également donner son avis sur le plan d'action et sur les résultats atteints par le CGER. Nommés par le sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports (MTMDET), les membres de ce comité sont des représentants de l'industrie de la fabrication et de la gestion d'équipement roulant ainsi que de la clientèle et du personnel du CGER. Le directeur général du CGER participe aux délibérations du comité et la dernière rencontre s'est d'ailleurs tenue au cours de la dernière année financière.




Le CGER a procédé à un exercice de planification stratégique qui lui a permis d'identifier les enjeux et les orientations pour faire face aux défis d'aujourd'hui et ceux de demain. Le Plan stratégique 2017-2020, entré en vigueur le 1er avril 2017, guidera ainsi les actions du CGER au cours des trois prochaines années.

# LA STRUCTURE DE L'ORGANISATION ET LES RESSOURCES HUMAINES

Le CGER est composé d'un centre administratif situé à Québec et de 60 ateliers de mécanique répartis dans 10 zones d'exploitation régionale. La clientèle peut donc bénéficier des services du CGER partout au Québec. La carte des régions où le CGER offre ses services se trouve à la rubrique « Ateliers de mécanique » de son site Web au www.cger.transports.gouv.qc.ca.

Au 31 mars 2017, l'organisation comptait 393 employés, dont 271 ouvriers. Le personnel du centre administratif et des bureaux régionaux est formé de gestionnaires, de professionnels, dont les ingénieurs et les conseillers à la clientèle, ainsi que d'employés de bureau.

Le CGER compte 10 zones d'exploitation régionale ainsi que 60 ateliers de mécanique répartis sur tout le territoire québécois. On voit ici l'équipe de la région de Chaudière-Appalaches réunie à l'atelier de Beauceville avec les gestionnaires du comité de gestion.

EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE STATUT AU 31 MARS

| CATÉGORIE D'EMPLOI | PERMANENT 2017 | PERMANENT 2016 | OCCASIONNEL 2017 | OCCASIONNEL 2016 | TOTAL 2017 | TOTAL 2016 | % 2017 | % 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cadres | 27 | 28 | 0 | 0 | 27 | 28 | 6,87 | 7,04 |
| Professionnels | 30 | 28 | 2 | 3 | 32 | 31 | 8,14 | 7,79 |
| Fonctionnaires | 40 | 41 | 23 | 24 | 63 | 65 | 16,03 | 16,33 |
| Ouvriers | 130 | 141 | 141 | 133 | 271 | 274 | 68,96 | 68,84 |
| TOTAL | 227 | 238 | 166 | 160 | 393 | 398 | 100,00 | 100,00 |
| POURCENTAGE (%) | 57,76 | 59,80 | 42,24 | 40,20 | 100,00 | 100,00 | | |

EFFECTIF DU CGER PAR UNITÉ ADMINISTRATIVE AU 31 MARS

| | TOTAL | |
|---|---|---|
| UNITÉ ADMINISTRATIVE | 2017 | 2016 |
| Direction générale (1) | 5 | 10 |
| Direction du soutien à la gestion | 32 | 32 |
| Direction de l'expertise, de l'ingénierie et des acquisitions | 21 | 19 |
| Direction générale adjointe de l'exploitation et des services à la clientèle | 10 | 9 |
| Direction régionale de Québec et de l'Est | 6 | 10 |
| Zone de la Gaspésie–Îles-de-la-Madeleine | 23 | 21 |
| Zone du Bas-Saint-Laurent | – | 18 |
| Zone du Bas-Saint-Laurent–Chaudière-Appalaches | 29 | – |
| Zone de Québec | 46 | – |
| Zone de Québec–Chaudière-Appalaches | – | 53 |
| Zone du Saguenay–Lac-Saint-Jean–Chibougamau–Côte-Nord | 32 | 33 |
| Direction régionale du Centre-du-Québec et de l'Abitibi | 7 | 7 |
| Zone de la Mauricie–Centre-du-Québec | 28 | 26 |
| Zone de l'Estrie | 17 | 18 |
| Zone de l'Abitibi–Témiscamingue | 33 | 37 |
| Direction régionale de Montréal et de l'Ouest | 12 | 7 |
| Zone de Montréal | 40 | 30 |
| Zone des Laurentides–Outaouais–Lanaudière | 38 | 40 |
| Zone de la Montérégie | 14 | 28 |
| TOTAL | 393 | 398 |

Au cours de l'année financière 2016-2017, il y a eu des réorganisations administratives au sein des directions régionales, ce qui explique les variations d'effectifs des unités administratives par rapport à ceux en place au cours de l'année précédente.

EFFECTIF DU CGER PAR CATÉGORIE D'EMPLOI ET SELON LE SEXE AU 31 MARS

| CATÉGORIE D'EMPLOI | FEMMES 2017 | FEMMES 2016 | HOMMES 2017 | HOMMES 2016 | TOTAL 2017 | TOTAL 2016 | % 2017 | % 2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Cadres | 1 | 1 | 26 | 27 | 27 | 28 | 6,87 | 7,04 |
| Professionnels | 12 | 12 | 20 | 19 | 32 | 31 | 8,14 | 7,79 |
| Fonctionnaires | 47 | 47 | 16 | 18 | 63 | 65 | 16,03 | 16,33 |
| Ouvriers | 0 | 2 | 271 | 272 | 271 | 274 | 68,96 | 68,84 |
| TOTAL | 60 | 62 | 333 | 336 | 393 | 398 | 100,00 | 100,00 |
| POURCENTAGE (%) | 15,27 | 15,58 | 84,7 | 84,42 | 100,00 | 100,00 | | |

# L'ACCÈS À L'ÉGALITÉ EN EMPLOI

Le CGER présente les résultats obtenus en matière d'accès à l'égalité en emploi à l'intention des membres de groupes cibles ainsi que des femmes, conformément à la Loi sur la fonction publique. Il désire ainsi s'assurer de leur représentativité adéquate au sein de son effectif.

## LES DONNÉES GLOBALES

EMBAUCHE TOTALE EN 2016-2017

| NOMBRE TOTAL DE PERSONNES EMBAUCHÉES | PERMANENT[a] | OCCASIONNEL[b] | ÉTUDIANT | STAGIAIRE | TOTAL |
|---|---|---|---|---|---|
| | 1 | 61 | 16 | 2 | 80 |

Source du tableau : Données de la paie 26, fournies par le Secrétariat du Conseil du trésor.

a Inclut uniquement les recrutements.

b Inclut seulement les nouvelles entrées en fonction durant la période visée, exclut les employés occasionnels inscrits sur des listes de rappel ainsi que ceux déjà en fonction et dont le contrat est renouvelé.

TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES EN 2016-2017

| | NOMBRE DE MEMBRES DE GROUPES CIBLES EMBAUCHÉS | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| STATUT D'EMPLOI | COMMUNAUTÉS CULTURELLES | ANGLOPHONES | AUTOCHTONES | PERSONNES HANDICAPÉES | TOTAL | TAUX D'EMBAUCHE PAR STATUT D'EMPLOI (%) |
| Régulier | – | – | – | – | – | – |
| Occasionnel | – | – | – | – | – | – |
| Étudiant | – | – | – | – | – | – |
| Stagiaire | – | – | – | – | – | – |
| TOTAL | – | – | – | – | – | – |

Source du tableau : Compilation de données produites par le Secrétariat du Conseil du trésor.

ÉVOLUTION DU TAUX D'EMBAUCHE DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES SELON LE STATUT D'EMPLOI

| | RÉGULIERS (%) | OCCASIONNELS (%) | ÉTUDIANTS (%) | STAGIAIRES (%) |
|---|---|---|---|---|
| 2016-2017 | – | – | – | – |
| 2015-2016 | – | 5,36 | 2,38 | – |
| 2014-2015 | 20,00 | 3,03 | – | – |

Source du tableau : Compilation de données produites par le Secrétariat du Conseil du trésor

TAUX DE REPRÉSENTATIVITÉ DES MEMBRES DES GROUPES CIBLES PARMI L'EFFECTIF RÉGULIER SELON LES CATÉGORIES D'EMPLOIS AU 31 MARS 2017

| | EFFECTIF RÉGULIER | COMMUNAUTÉS CULTURELLES | | ANGLOPHONES | | AUTOCHTONES | | PERSONNES HANDICAPÉES | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | NOMBRE | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) | NOMBRE | TAUX (%) |
| Cadre | 27 | – | – | – | – | – | – | – | – |
| Professionnel | 30 | 2 | 6,67 | – | – | – | – | – | – |
| Fonctionnaire | 40 | – | – | – | – | – | – | 2 | 5,00 |
| Ouvrier | 130 | 1 | 0,77 | 2 | 1,54 | – | – | – | – |
| TOTAL | 227 | 3 | 1,32 | 2 | 0,88 | – | – | 2 | 0,88 |

Source du tableau pour les groupes cibles : Solutions d'affaires en gestion intégrée des ressources (SAGIR).
Source du tableau pour l'effectif régulier : La requête *La structure de l'organisation et RH au 31 mars* (Tableau de bord).
Les données de la période 26 à SAGIP provenant des fichiers SAGIP produits par la DTI du MTMDET.

# LE PROFIL DE LA CLIENTÈLE 2016-2017 POUR CHACUN DES PRODUITS ET SERVICES

Le CGER offre les produits et les services suivants : la location clés en main, la gestion clés en main, l'analyse en gestion de parc d'équipement roulant, la formation et l'évaluation des conducteurs, la réparation et l'entretien d'unités à taux horaire, les services de génie-conseil et la fourniture de carburant.

## LA LOCATION CLÉS EN MAIN

La location clés en main tient compte de tous les frais inhérents à la possession d'un véhicule, à l'exception du coût du carburant. Les clients peuvent ainsi se concentrer sur leur mission pendant que la gestion des véhicules est confiée à des spécialistes. Le prix de location couvre la gestion globale des véhicules, soit :

- le suivi du programme d'entretien préventif ;
- les réparations mineures et majeures ;
- la vérification mécanique ;
- le coût d'acquisition du véhicule ;
- les coûts de réparation et de remplacement en cas d'accident (s'il ne s'agit pas d'une utilisation abusive) ;
- l'immatriculation ;
- le service de dépannage 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7 ;
- les services de génie-conseil (détermination du besoin technique, production du devis et des spécifications d'achat et modification ou adaptation d'un équipement) ;
- la présentation des véhicules spécialisés par un formateur du CGER ;
- l'identification visuelle des véhicules.

Au 31 mars 2017, le CGER avait 307 ententes de service de location clés en main actives, dont 230 avec des ministères et des organismes autres que le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports et le secteur municipal. Ces ententes représentaient, à la même date, 6 983 véhicules et équipements connexes. En 2016-2017, le revenu annuel résultant de la location clés en main a atteint 92 572 148,32 $.

CLIENTÈLE POUR LA LOCATION CLÉS EN MAIN AU 31 MARS

| TYPE D'ORGANISATION | ENTENTES 2016-2017 | VÉHICULES 2016-2017 | NOMBRE D'ORGANISATIONS 2016-2017 | ENTENTES 2015-2016 | VÉHICULES 2015-2016 | NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports | 28 | 4 144 | 1 | 30 | 4 131 | 1 |
| Autres ministères | 122 | 585 | 17 | 125 | 585 | 16 |
| Organismes | 46 | 214 | 18 | 47 | 231 | 21 |
| Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux | 44 | 594 | 43 | 48 | 422 | 47 |
| Organismes liés au réseau de l'éducation | 16 | 51 | 16 | 14 | 43 | 14 |
| Organismes municipaux | 5 | 36 | 5 | 5 | 33 | 5 |
| Municipalités | 44 | 1 337 | 38 | 45 | 1 366 | 40 |
| Organismes fédéraux et amérindiens | 2 | 22 | 2 | 1 | 19 | 1 |
| TOTAL | 307 | 6 983 | 140 | 315 | 6 830 | 145 |

## ANALYSE EN GESTION DE PARC D'ÉQUIPEMENT ROULANT

En 2016-2017, le CGER a effectué deux mandats d'analyse en gestion de parc d'équipement roulant. Ces services ont été rendus à la Ville de Pointe-Claire ainsi qu'à la Ville d'Amos.

## FORMATION ET ÉVALUATION DES CONDUCTEURS

Au cours de l'année, plusieurs unités du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, villes, municipalités ou organismes ont eu recours aux services de formation et évaluation des conducteurs. En tout, 19 types de formation ont été offerts à 337 participants, pour un total de 38 séances de formation, dont 32 ont généré des revenus pour le CGER.

Les présentations de véhicules ou d'équipements neufs sont effectuées par les formateurs du Secteur de la formation des conducteurs. En 2016-2017, 36 présentations ont été données à 233 personnes à travers la province. Les présentations d'équipements et de machineries spécialisés sont, quant à elles, faites par les fournisseurs.

En 2016-2017, le Secteur de la formation des conducteurs a réalisé deux capsules vidéo de formation disponibles pour le personnel et la clientèle du CGER :

→ Camion plate-forme sur mât télescopique 16-3041 ;

→ Ronde de sécurité.

Le CGER continue de répondre aux demandes de la clientèle en ce qui a trait à la formation ou aux évaluations de conducteurs.

## RÉPARATION ET ENTRETIEN D'UNITÉS À TAUX HORAIRE

En 2016-2017, le CGER a réparé et entretenu 1 686 véhicules et équipements connexes. Plusieurs clients de la location clés en main ont également fait appel à ce service pour apporter des ajouts ou des modifications à leurs véhicules et à leurs équipements. Le service d'entretien et de réparation selon une tarification horaire a ainsi généré des revenus de 6 282 766 $.

CLIENTÈLE POUR LA RÉPARATION ET L'ENTRETIEN SELON UNE TARIFICATION HORAIRE

| TYPE D'ORGANISATION | NOMBRE DE VÉHICULES 2016-2017 | NOMBRE D'ORGANISATIONS 2016-2017 | NOMBRE DE VÉHICULES 2015-2016 | NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016 |
|---|---|---|---|---|
| Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports | 303 | 1 | 325 | 1 |
| Autres ministères | 367 | 4 | 366 | 4 |
| Organismes | 737 | 12 | 819 | 11 |
| Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux | 66 | 14 | 77 | 12 |
| Organismes liés au réseau de l'éducation | 47 | 6 | 51 | 7 |
| Organismes municipaux | 5 | 2 | 9 | 3 |
| Municipalités | 155 | 14 | 163 | 17 |
| Organismes fédéraux et amérindiens | 6 | 1 | 10 | 1 |
| TOTAL | 1 686 | 54 | 1 820 | 56 |

## LES SERVICES DE GÉNIE-CONSEIL

Le CGER met à la disposition de sa clientèle une équipe d'ingénieurs et de techniciens pour lui permettre de déterminer ses besoins techniques en matière d'équipements et de véhicules spécialisés selon la particularité de ses activités. Cette équipe peut également préparer les devis et les spécifications techniques d'achat d'une unité requise par les activités de sa clientèle, inspecter une unité pour s'assurer de sa conformité aux devis d'achat et fournir les services d'ingénierie pour modifier ou adapter un équipement existant.

## FOURNITURE DE CARBURANT

CONSOMMATION PAR TYPE DE CARBURANT

| TYPE D'ORGANISATION | ESSENCE (L) 2016-2017 | DIESEL (L) 2016-2017 | TOTAL (L) 2016-2017 | NOMBRE D'ORGANISATIONS 2016-2017 | ESSENCE (L) 2015-2016 | DIESEL (L) 2015-2016 | TOTAL (L) 2015-2016 | NOMBRE D'ORGANISATIONS 2015-2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports | 6 335 391 | 7 046 442 | 13 381 833 | 1 | 6 090 583 | 6 543 766 | 12 634 349 | 1 |
| Autres ministères | 354 228 | 45 072 | 399 300 | 7 | 353 718 | 40 132 | 393 850 | 6 |
| Organismes | 620 514 | 8 350 | 628 864 | 10 | 613 445 | 10 561 | 624 006 | 9 |
| Organismes liés au réseau de la santé et des services sociaux | 89 293 | 22 361 | 111 654 | 24 | 75 837 | 24 428 | 100 265 | 24 |
| Organismes liés au réseau de l'éducation | 32 887 | 128 771 | 161 658 | 7 | 34 328 | 113 427 | 147 755 | 7 |
| Organismes municipaux | 2 450 | 2 318 | 4 768 | 3 | 2 349 | 2 500 | 4 849 | 3 |
| Municipalités | 21 100 | 89 645 | 110 745 | 7 | 19 548 | 75 901 | 95 449 | 9 |
| Consommation par le CGER | 185 006 | 58 453 | 243 459 | 1 | 185 125 | 68 232 | 253 357 | 1 |
| TOTAL | 7 640 869 | 7 401 412 | 15 042 281 | 60 | 7 374 933 | 6 878 947 | 14 253 880 | 60 |

# LE PROFIL DU PARC DE VÉHICULES

Le parc, qui comprend les véhicules en location ou disponibles, les véhicules de prêt et ceux que le CGER utilise, comptait 8 153 unités au 31 mars 2017.

PARC DE VÉHICULES DU CGER AU 31 MARS PAR SUPERCATÉGORIE

| | LOCATION AU MTMDET | | LOCATION À D'AUTRES CLIENTS | | VÉHICULES DE PRÊT | | VÉHICULES DISPONIBLES[a] | | VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER[b] | | TOTAL | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| SUPERCATÉGORIE | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 | 2017 | 2016 |
| Véhicule léger | 1 546 | 1 529 | 1 763 | 1 597 | 107 | 86 | 519 | 659 | 121 | 133 | 4 056 | 4 004 |
| Camion | 397 | 396 | 154 | 157 | 39 | 39 | 12 | 40 | 3 | 4 | 605 | 636 |
| Matériel-outil remorqué | 121 | 130 | 17 | 17 | 1 | 1 | 9 | 6 | 8 | 7 | 156 | 161 |
| Matériel remorqué | 232 | 232 | 33 | 33 | – | – | 5 | 9 | 8 | 7 | 278 | 281 |
| Véhicule-outil | 215 | 218 | 191 | 194 | 21 | 22 | 13 | 15 | 17 | 17 | 457 | 466 |
| Équipement | 1 581 | 1 575 | 634 | 653 | 141 | 136 | 116 | 183 | 21 | 25 | 2 493 | 2 572 |
| Matériel divers | 52 | 51 | 47 | 48 | 2 | 1 | 3 | 1 | 4 | 3 | 108 | 104 |
| TOTAL | 4 144 | 4 131 | 2 839 | 2 699 | 311 | 285 | 677 | 913 | 182 | 196 | 8 153 | 8 224 |

a Il est important de noter que plusieurs des véhicules qui ont été loués à court terme en 2015-2016 et en 2016-2017 étaient disponibles au 31 mars de chaque année. Ces véhicules sont loués pour des périodes variant de 6 à 10 mois, normalement de mai à novembre.

b Plusieurs unités, autres que les véhicules légers, sont partagées avec des clients pour échange de services.

## LE RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES

Chaque année, le CGER détermine les véhicules à remplacer en raison de leur âge. Il accorde la priorité à certaines catégories essentielles à l'exécution des travaux, comme les camions de déneigement. L'état des véhicules dont le délai de remplacement approche est ensuite évalué, puis un calendrier des achats est établi.

Le tableau suivant présente le rajeunissement, au cours des trois dernières années, du parc de véhicules du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour les principales catégories. Les véhicules de prêt, les véhicules disponibles et ceux que le CGER utilise sont considérés comme faisant partie de ce parc.

RAJEUNISSEMENT DU PARC DE VÉHICULES DU MINISTÈRE DES TRANSPORTS, DE LA MOBILITÉ DURABLE ET DE L'ÉLECTRIFICATION DES TRANSPORTS AU COURS DES TROIS DERNIÈRES ANNÉES, Y COMPRIS LES VÉHICULES UTILISÉS PAR LE CGER

| CATÉGORIE | ÂGE MOYEN 2016-2017 | ÂGE MOYEN 2015-2016 | ÂGE MOYEN 2014-2015 | DURÉE DE VIE OPTIMALE[a] |
|---|---|---|---|---|
| Automobile | 5,1 | 4,9 | 4,0 | 9 |
| Camionnette | 4,1 | 3,9 | 3,6 | 9 |
| Fourgonnette | 5,1 | 4,9 | 4,7 | 11 |
| Camion 6-roues | 7,5 | 7,5 | 7,9 | 15 |
| Camion 10-roues | 5,5 | 5,1 | 5,9 | 10 |
| Niveleuse | 6,0 | 5,3 | 7,1 | 15 |
| Chargeuse | 8,0 | 7,3 | 7,6 | 15 |
| Pelle | 10,1 | 9,1 | 8,1 | 18 |

a Une révision de la durée de vie optimale par catégorie de véhicules a été effectuée. Les pourcentages des véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale des années antérieures ont été ajustés.

POURCENTAGE DES VÉHICULES AYANT DÉPASSÉ LEUR DURÉE DE VIE OPTIMALE

| CATÉGORIE | 2016-2017 | 2015-2016 | 2014-2015 |
|---|---|---|---|
| Automobile | 2,2 | 2,6 | 0,9 |
| Camionnette | 2,7 | 2,8 | 1,9 |
| Fourgonnette | 0,3 | 0,3 | 1,0 |
| Camion 6-roues | 6,9 | 6,7 | 5,59 |
| Camion 10-roues | 11,7 | 14,3 | 24,9 |
| Niveleuse | – | 3,9 | 3,7 |
| Chargeuse | 5,2 | 5,1 | 7,8 |
| Pelle | – | – | – |

De 2014 à 2017, l'âge moyen pondéré des véhicules présentés au tableau précédent a légèrement varié de 4,6 à 4,9 ans. Le pourcentage de véhicules ayant dépassé leur durée de vie optimale se situait entre 4,7 et 3,6 % durant cette même période.

## LES VÉHICULES À TAUX HORAIRE

En plus des 8 153 unités que possède le CGER, 1 686 véhicules et équipements connexes appartenant à divers ministères et organismes publics ont été réparés ou entretenus selon une tarification horaire dans les ateliers de mécanique du CGER. Le tableau ci-dessous présente la répartition de ces 1 686 unités par supercatégorie de véhicules.

VÉHICULES RÉPARÉS OU ENTRETENUS PAR LE CGER SELON UNE TARIFICATION HORAIRE AU 31 MARS

| SUPERCATÉGORIE | NOMBRE DE VÉHICULES 2017 | NOMBRE DE VÉHICULES 2016 |
|---|---|---|
| Véhicule léger | 1 158 | 1 281 |
| Camion | 73 | 62 |
| Matériel-outil remorqué | 137 | 174 |
| Matériel remorqué | 199 | 187 |
| Véhicule-outil | 45 | 37 |
| Équipement | 27 | 33 |
| Matériel divers | 47 | 46 |
| TOTAL | 1 686 | 1 820 |

# LES ACQUISITIONS ET LES VENTES DE VÉHICULES

## LES ACQUISITIONS

En 2016-2017, le CGER a acheté 724 véhicules et équipements connexes, dont la valeur totale se chiffre à 28 384 707 $. De ce nombre, 299 ont été acquis pour le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports pour une somme de 12 705 547 $. Le CGER a également fait l'acquisition de 425 véhicules et équipements connexes pour d'autres ministères ou organismes publics pour une somme de 15 679 160 $.

ACQUISITIONS SELON LA SUPERCATÉGORIE

| SUPERCATÉGORIE | MTMDET ACQUISITIONS | MTMDET COÛT ($) | AUTRES CLIENTS ACQUISITIONS | AUTRES CLIENTS COÛT ($) | TOTAL ACQUISITIONS | TOTAL COÛT ($) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| Véhicule léger | 183 | 6 348 829 | 359 | 10 262 617 | 542 | 16 611 446 |
| Camion | 17 | 2 471 183 | 12 | 1 392 694 | 29 | 3 863 877 |
| Matériel-outil remorqué | 7 | 177 052 | – | – | 7 | 177 052 |
| Matériel remorqué | 11 | 255 187 | 1 | 66 410 | 12 | 321 597 |
| Véhicule-outil | 7 | 1 180 882 | 14 | 2 788 223 | 21 | 3 969 105 |
| Équipement | 70 | 1 830 112 | 38 | 1 026 239 | 108 | 2 856 351 |
| Matériel divers | 4 | 442 302 | 1 | 142 977 | 5 | 585 279 |
| TOTAL | 299 | 12 705 547 | 425 | 15 679 160 | 724 | 28 384 707 |

## LES VENTES

En 2016-2017, le CGER a vendu 781 véhicules et équipements connexes, pour une somme nette de 4 929 597 $. Ces unités ont été vendues parce qu'elles avaient dépassé leur durée de vie optimale ou parce que leur kilométrage total excédait la valeur maximale à partir de laquelle des réparations majeures doivent être effectuées. De ce nombre, 414 unités ont été vendues aux enchères publiques et ont rapporté 1 975 363 $. Le CGER s'est également départi de 367 véhicules et équipements connexes lors d'autres ventes ou au moyen d'appels d'offres publics, pour une somme de 2 954 234 $.

Les sommes obtenues de la vente de véhicules et d'équipements connexes se sont chiffrées à 5 326 458 $. De ces sommes, des frais de commission totalisant un montant de 396 861 $ ont été acquittés.



# LES RÉSULTATS DU PLAN D'ACTION 2016-2017

Dans son *Plan d'action 2016-2017*, le CGER s'est fixé 12 objectifs liés à ses axes d'intervention et à 7 grandes orientations.

SYNTHÈSE DES RÉSULTATS OBTENUS POUR LES INDICATEURS

| THÈME | OBJECTIF | CIBLE | RÉSULTAT |
|---|---|---|---|
| Satisfaction de la clientèle | Maintenir la satisfaction de la clientèle | 94 % | 97 % |
| Volume d'affaires | Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant | 0 $[a] | + 2 099 161 $ |
| Mobilisation du personnel | Obtenir le taux de mobilisation du personnel | 72 % | Indicateur mesuré tous les 2 ans. Le prochain sondage sur la mobilisation du personnel sera réalisé en 2017-2018 |
| Expertise et compétence du personnel | Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel | 2,5 % | 2,37 % |
| Compétitivité des tarifs de location | Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché | 30 % | 33 % |
| Performance financière | Maintenir le niveau d'autofinancement | 100 % | 107,52 % |
| Performance opérationnelle | Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord | 80 % | 83,2 % |
| Contrôle des coûts d'exploitation | Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[b] égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC) | ≤ 0 % | 0,69 % supérieur à l'IPC |
| Amélioration continue | Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique | 5 | 5 |
| Veille technologique | Analyser et intégrer, selon le cas, au moins 2 innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité | 2 | 2 |
| Développement durable | Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant les réseaux de la santé et de l'éducation | 100 | 102 |
| Veille environnementale | Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental | 4 | 4 |

a Cible suspendue temporairement.
b Unité pondérée ajustée en fonction de la période d'utilisation appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».

# LES RÉSULTATS DÉTAILLÉS POUR LES INDICATEURS 2016-2017

## ORIENTATION 1
## POURSUIVRE LA QUALITÉ DU SERVICE À LA CLIENTÈLE

SATISFACTION DE LA CLIENTÈLE

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Maintenir le taux de satisfaction de la clientèle | 94 % | Pourcentage du taux de satisfaction de la clientèle | 97 % | + 3 % |

En mars 2017, comme il le fait tous les deux ans, le CGER a effectué un sondage pour connaître la satisfaction de sa clientèle à l'égard de ses produits et services. Un sondage électronique a donc été envoyé à 451 clients.

Le taux de satisfaction pour l'ensemble des produits et services offerts à la clientèle du CGER est comparable à celui observé en 2014-2015, soit 97 %. Il est intéressant de souligner l'augmentation du pourcentage de la clientèle s'étant déclarée « très satisfaite ». Celle-ci est passée de 34 % en 2014-2015 à 39 % pour 2016-2017.

SATISFACTION PAR PRODUITS ET SERVICES

| PRODUITS ET SERVICES | TAUX DE SATISFACTION 2016-2017 (%) | TAUX DE SATISFACTION 2014-2015 (%) |
|---|---|---|
| Location et gestion de parc de véhicules | 97 | 93 |
| Réparation et entretien des véhicules (tarification horaire) | 91 | 95 |
| Distribution de carburant | 97 | 100 |
| Services de soutien technique contre rémunération | 100 | 91 |
| Formation et évaluation des conducteurs | 100 | 100 |
| Communications avec la clientèle | 98 | 97 |

# ORIENTATION 2
# DEVENIR LE GESTIONNAIRE DE PARC DE VÉHICULES DES ORGANISMES PUBLICS

## VOLUME D'AFFAIRES

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Augmenter les revenus du CGER, sauf ceux provenant du carburant | 0 $[a] | Augmentation des revenus totaux, excluant ceux provenant du carburant | + 2 099 161 $ | S. O. |

a Cible suspendue temporairement.

Le tableau ci-dessous présente les revenus totaux du CGER, excluant ceux provenant du carburant, pour 2016-2017 et 2015-2016.

| TYPE DE REVENUS | REVENUS ($) 2016-2017 | REVENUS ($) 2015-2016 |
|---|---|---|
| Locations | 92 572 148 | 91 043 776 |
| Réparations | 6 282 766 | 5 893 299 |
| Contributions du gouvernement du Québec | 926 137 | 886 722 |
| Autres revenus[b] | 356 923 | 215 016 |
| TOTAL | 100 137 974 | 98 038 813 |

b Excluant la vente de biens achetés spécifiquement pour un client.

En excluant les revenus de carburant et la vente de biens achetés spécifiquement pour un client, on constate, pour 2016-2017, une augmentation des revenus de 2 099 161 $.

## ORIENTATION 3

## PROMOUVOIR L'ACTION RESPONSABLE DE TOUS LES EMPLOYÉS POUR QU'ILS CONTRIBUENT À LA RÉUSSITE DU CGER



MOBILISATION DU PERSONNEL

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Obtenir le taux de mobilisation du personnel | 72 % | Taux de mobilisation du personnel | – | – |

Cet indicateur est mesuré tous les deux ans – prochain sondage en 2017-2018.

EXPERTISE ET COMPÉTENCE DU PERSONNEL

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Consacrer un pourcentage de la masse salariale à la formation de l'ensemble du personnel | 2,5 % | Pourcentage de la masse salariale consacré à la formation[a] | 2,37 % | – 0,13 % |

a Pour calculer le pourcentage de la masse salariale consacré à la formation, il faut additionner les coûts directs et indirects de formation du personnel et diviser cette somme par la masse salariale du CGER. Les coûts directs correspondent notamment aux frais d'inscription, aux contrats de service de formation, aux honoraires des formateurs ainsi qu'aux frais de déplacement. Les autres frais relatifs à la formation constituent, quant à eux, les coûts indirects et correspondent au salaire des employés pour la durée de leur formation.

En 2016-2017, une somme de 511 584 $ a été consacrée à la formation des employés sur une masse salariale totale de 21 600 906 $, ce qui représente 2,37 % de celle-ci. Les coûts de formation se répartissent de la manière suivante :

| TYPE DE FORMATION | COÛT ($) | POURCENTAGE (%) |
|---|---|---|
| Administration | 114 444 | 22,37 |
| Mécanique | 301 285 | 58,89 |
| Santé et sécurité au travail | 31 719 | 6,20 |
| Gestion | 64 136 | 12,54 |
| TOTAL | 511 584 | 100,00 |

En raison de l'évolution rapide des technologies dans l'industrie de l'automobile et de l'équipement lourd et afin de maintenir la qualité de son service à la clientèle, le CGER a consacré 58,89 % de ses activités de formation au développement des habiletés techniques en mécanique.

# ORIENTATION 4
# ÊTRE UN GESTIONNAIRE DE PARC RECONNU POUR SON EFFICIENCE ET SA RENTABILITÉ

COMPÉTITIVITÉ DES TARIFS DE LOCATION

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Maintenir les taux de location des équipements les plus représentatifs inférieurs à ceux du marché | 30 % | Pourcentage d'écart entre les taux de location des équipements du CGER et ceux du marché | 33 % | + 3 % |

Pour vérifier la compétitivité de ses tarifs, le CGER a comparé ses taux de location à ceux du marché pour quatre catégories de véhicules légers (catégories les plus demandées). À cette fin, il a retenu les fournisseurs inscrits dans le répertoire gouvernemental *Location de véhicules automobiles, liste des fournisseurs 2016*, qui offraient les plus bas tarifs dans les 59 subdivisions administratives du ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports.

TAUX DE LOCATION À LONG TERME DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

| TYPE DE VÉHICULE | **TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2016-2017** | TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2015-2016 | **TAUX DU CGER ($) 2016-2017** | TAUX DU CGER ($) 2015-2016 | **ÉCART ($) 2016-2017** | ÉCART ($) 2015-2016 | **ÉCART (%) 2016-2017** | ÉCART (%) 2015-2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Véhicule de tourisme | 846 | 903 | 487 | 593 | 359 | 310 | 42 | 34 |
| Camionnette 4 x 2 | 1 056 | 1 116 | 742 | 842 | 314 | 274 | 30 | 25 |
| Camionnette à 4 portières, 4 x 2 | 1 205 | 1 307 | 845 | 916 | 360 | 391 | 30 | 30 |
| Fourgonnette compacte | 1 089 | 1 147 | 750 | 874 | 339 | 273 | 31 | 24 |
| MOYENNE | | | | | | | 33 | 28 |

Le tableau ci-dessus montre qu'en moyenne, les taux de location à long terme du CGER ont été inférieurs de 33 % à ceux du marché en 2016-2017. Il établit également une comparaison avec ceux de l'année précédente.

Par rapport à l'année précédente, les modifications suivantes ont été effectuées pour l'analyse de la compétitivité des tarifs :

→ Modification du taux de référence de base de 35 000 km/an, pour le taux de référence de 25 000 km/an, soit un taux représentatif de l'utilisation annuelle moyenne des quatre catégories comparées.

→ Modification du véhicule de référence CFAA-2 (camionnette 4 portes) pour CFAA-1 (camionnette cabine allongée), soit un modèle de véhicule plus représentatif et comparable à ce qu'on retrouve sur le marché.

Bien que, dans l'ensemble, le contrat du CGER et le répertoire gouvernemental couvrent les mêmes éléments, certaines différences doivent être prises en considération dans l'interprétation des résultats.

| ÉLÉMENTS | RÉPERTOIRE GOUVERNEMENTAL | CGER |
|---|---|---|
| Âge des véhicules pour l'année 2016-2017 | Véhicules de 2014 ou plus récents, en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps | Véhicules en bon état et en mesure de fonctionner en tout temps, évalués selon une durée totale de location variant de 2 à 7 ans, selon le kilométrage parcouru annuellement |
| Période de location | Mensuelle | 12 mois au minimum, renouvelable |
| Kilométrage | Kilométrage illimité | Kilométrage excédant 25 000 km* facturé selon un taux variant de 0,25 $ à 0,40 $ par kilomètre, selon la catégorie |
| Identification visuelle des véhicules | Non comprise | Comprise dans le tarif du CGER |
| Fourniture de liquide lave-glace | Non comprise | Gratuite pour les usagers des sites de distribution de carburant du CGER |
| Marge de profit | Comprise dans le taux | Aucune marge de profit (autofinancement) |

* Les quatre catégories de véhicules analysées parcourent en moyenne 25 000 km par année.

Le principal objectif du CGER est de développer son marché de location clés en main de véhicules à long terme. Ce produit répond aux besoins de la majorité de ses clients. Certains clients ont cependant besoin de louer des véhicules à court terme pour leurs activités saisonnières. Afin de répondre à leur demande, le CGER offre quelques catégories de véhicules en location à court terme (six mois au minimum).

On a également comparé les taux de location à court terme avec ceux du marché pour les mêmes fournisseurs et les mêmes catégories que pour la location à long terme. Précisons que les fournisseurs privés offrent les mêmes taux autant pour la location à court ou à long terme, tandis que le CGER établit son taux selon le terme choisi. Le tableau qui suit montre que, malgré cela, les taux de location à court terme du CGER ont été inférieurs de 12 % en moyenne à ceux du marché en 2016-2017.

Par rapport à l'année précédente, la modification suivante a été effectuée pour l'analyse de la compétitivité des tarifs :

→ Modification du taux de référence de base de 30 000 km/an pour le comparatif court terme, pour le taux de référence de 20 000 km/an, plus représentatif de l'utilisation moyenne des véhicules en location court terme.

TAUX DE LOCATION À COURT TERME DU CENTRE DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT PAR RAPPORT À CEUX DU MARCHÉ

| TYPE DE VÉHICULE | **TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2016-2017** | TAUX MOYEN DU MARCHÉ ($) 2015-2016 | **TAUX DU CGER ($) 2016-2017** | TAUX DU CGER ($) 2015-2016 | **ÉCART ($) 2016-2017** | ÉCART ($) 2015-2016 | **ÉCART (%) 2016-2017** | ÉCART (%) 2015-2016 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Véhicule de tourisme | 846 | 903 | 631 | 776 | 215 | 127 | 25 | 14 |
| Camionnette 4 x 2 | 1 056 | 1 116 | 946 | 1 080 | 110 | 36 | 10 | 3 |
| Camionnette à 4 portières, 4 x 2 | 1 205 | 1 307 | 1 080 | 1 179 | 125 | 128 | 10 | 10 |
| Fourgonnette compacte | 1 089 | 1 147 | 1 082 | 1 140 | 7 | 7 | 1 | 1 |
| MOYENNE | | | | | | | 12 | 7 |

En comparant la tarification des véhicules lourds, on constate qu'il existe des différences entre l'offre du CGER et celle du secteur privé. Diverses hypothèses doivent donc être étudiées, comme la composition des équipements et la durée d'utilisation. Compte tenu du manque de données sur ces sujets, il est difficile de comparer les taux de location pour ce type de véhicules.





PERFORMANCE FINANCIÈRE

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Maintenir le niveau d'autofinancement | 100 % | Pourcentage d'autofinancement | 107,52 % | + 7,52 % |

En 2016-2017, les revenus autonomes du CGER sont de 115 209 328 $, tandis que les dépenses se chiffrent à 107 148 808 $. Le taux d'autofinancement atteint donc 107,52 %.

## ORIENTATION 5
## ASSURER UNE GESTION EFFICACE DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

PERFORMANCE OPÉRATIONNELLE

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Maintenir un taux de productivité des ateliers de mécanique semblable à la norme reconnue en Amérique du Nord | 80 % | Pourcentage de productivité des ateliers de mécanique | 83,2 % | + 3,2 % |

Le taux de productivité des ateliers de mécanique du CGER correspond aux heures productives travaillées par les employés de ces ateliers divisées par les heures de travail disponibles par ces mêmes employés.

En 2016-2017, le résultat des heures productives travaillées (317 656 heures) divisées par les heures de travail disponibles (381 746 heures) atteint 83,2 %.

CONTRÔLE DES COÛTS D'EXPLOITATION

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT |
|---|---|---|---|
| Obtenir un taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[a] égal ou inférieur au taux de variation de l'indice des prix à la consommation[b] (IPC) | ≤ 0 % | Pourcentage d'écart entre le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité pondérée[a] et le taux de variation de l'indice des prix à la consommation (IPC) | 0,69 % Supérieur |

a Unité pondérée signifie ici « unité ajustée en fonction de la période d'utilisation » appelée ci-après « unité active équivalent temps plein ».
b Le taux de variation de l'indice des prix à la consommation de Statistique Canada (indice d'ensemble du Canada) est de 1,60 % pour la période du 1er avril 2016 au 31 mars 2017.

Le taux d'augmentation des coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein du CGER en 2016-2017 était de + 2,29 %. Selon Statistique Canada, le taux de variation de l'indice des prix à la consommation se situait à 1,60 % pour la même période, ce qui donne un résultat de + 0,69 %.

L'utilisation moyenne des camions de déneigement de 11 % plus élevée que celle de l'année précédente, causée principalement par les précipitations plus abondantes de l'hiver, a entraîné des coûts d'entretien et de réparation supplémentaires. Notre gestion rigoureuse nous a permis de limiter les coûts d'exploitation par unité active équivalent temps plein à 6 033 $, ce qui représente, en excluant le résultat de 2015-2016, la meilleure performance des dernières années.

AMÉLIORATION CONTINUE

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Implanter la méthode Kaizen dans des ateliers de mécanique | 5 | Nombre d'ateliers de mécanique où la méthode Kaizen a été implantée | 5 | – |

Les cinq endroits où la méthode Kaizen a été appliquée pour l'année financière 2016-2017 sont ceux de Valleyfield, Papineauville, Alma, Baie-Comeau et Beauceville.

Pour chacun de ces ateliers, il y a eu :

→ une présentation de la méthode et des activités Kaizen au personnel ;

→ la préparation d'un plan d'action et d'un plan d'aménagement.

■ Le CGER est une organisation qui souhaite constamment s'améliorer. Pour ce faire, il demeure à l'affût de façons de faire efficientes afin d'offrir un environnement de travail agréable, sécuritaire et, par le fait même, productif à ses employés. Voici un exemple d'un 5S réalisé à l'atelier de Saint-Jean-Port-Joli.

## ORIENTATION 6
## MAINTENIR UNE VEILLE TECHNOLOGIQUE

VEILLE TECHNOLOGIQUE

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Analyser et intégrer, selon le cas, au moins deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité | 2 | Analyse et intégration, selon le cas, de deux innovations dans le domaine des véhicules favorisant le développement technologique ou améliorant la productivité | 2 | – |

Le CGER a établi cet indicateur afin de demeurer à la fine pointe de la technologie en matière de véhicules automobiles et de machinerie lourde.

1. **Plate-forme d'inspection sur mât télescopique (client utilisateur : Centre d'opérations d'Anjou – MTMDET)**

La plate-forme d'inspection « Red Boom » est un camion spécialisé permettant d'entretenir et d'inspecter différentes structures en hauteur ainsi que les tunnels. En fait, c'est un camion 10-roues équipé d'une plate-forme élévatrice sur un mât télescopique. Il a été conçu afin de diminuer le temps d'intervention et la durée des entraves sur le réseau routier puisque tout l'équipement nécessaire est déjà installé sur le camion.

2. **Nouveau type de véhicule pour le transport de détenus (client utilisateur : ministère de la Sécurité publique (MSP))**

Conception d'un tout nouvel aménagement intérieur permettant de transporter jusqu'à 16 détenus et des bagages, ayant pour effet d'éliminer l'utilisation d'un véhicule supplémentaire. Chacun des 16 emplacements est muni d'une caméra et d'un système d'interphone branché en circuit fermé.

En tant que gestionnaire de parc de véhicules publics, le CGER est soucieux d'offrir à sa clientèle des véhicules et équipements performants répondant à leurs besoins. La plate-forme d'inspection Red Boom a ainsi été conçue par notre équipe d'ingénieurs afin de diminuer le temps d'intervention et la durée des entraves sur le réseau routier de la région métropolitaine.

## ORIENTATION 7

## ASSURER LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES S'INTÉGRANT À LA STRATÉGIE GOUVERNEMENTALE DE DÉVELOPPEMENT DURABLE

DÉVELOPPEMENT DURABLE

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Électrification progressive et obligatoire du parc de véhicules légers des ministères et organismes publics du Québec, incluant le réseau de la santé et de l'éducation | 100 | Nombre de véhicules électriques en service dans le parc gouvernemental | 102 | + 2 |

Le CGER compte un inventaire de 466 véhicules électriques ou hybrides rechargeables. De ce nombre, 437 sont en service dans les ministères et organismes et 29 sont en service dans les villes et municipalités.

Le CGER joue un rôle d'expert-conseil auprès des clients dans l'installation de leurs bornes de recharge. Bien qu'il en détienne quelques-unes pour son utilisation, il n'est pas propriétaire de toutes les bornes ; chaque client est propriétaire de ses bornes.

VEILLE ENVIRONNEMENTALE

| OBJECTIF | CIBLE | INDICATEUR | RÉSULTAT | ÉCART |
|---|---|---|---|---|
| Analyser et intégrer, selon le cas, de nouvelles technologies ou de nouveaux équipements favorisant le développement environnemental | 4 | Analyse et intégration, selon le cas, de technologies ou de types d'équipements favorisant le développement environnemental | 4 | – |

Le CGER tient à maintenir une veille environnementale par l'intégration de nouvelles technologies ayant des effets directs sur la diminution de la consommation de carburant ou des émissions de gaz à effet de serre (GES). Il suit de près l'évolution des nouvelles technologies environnementales les plus performantes. Durant l'année 2016-2017, le CGER a donc continué d'assurer la mise en place de mécanismes s'intégrant à la Stratégie gouvernementale de développement durable visant l'amélioration du bilan environnemental de son parc de véhicules.

### Essieu *BlowWheeler* pour souffleuse amovible montée sur un chargeur

Le prototype testé est un essieu directeur à deux roues qui repose en tout temps au sol et qui est ajouté entre un chargeur et sa souffleuse amovible. Cela permet de mieux répartir les charges et élimine donc la surcharge normalement produite par la souffleuse sur l'essieu avant du chargeur. L'utilisation du *BlowWheeler* permet de préserver le réseau routier en plus de permettre l'utilisation de chargeurs plus petits et l'utilisation de souffleuses plus grosses. Les chargeurs plus petits ont des moteurs de plus petites cylindrées, ce qui permet une réduction des émissions de GES et les souffleuses plus grosses augmentent le rendement des opérations de déneigement.

### Système hybride *Effenco* pour véhicule lourd

La technologie hybride *Stop-Start* de la compagnie québécoise Effenco est un système électrique conçu pour emmagasiner une certaine quantité d'énergie afin de couper et de redémarrer automatiquement le moteur d'un véhicule lourd lorsque celui-ci est immobile. Ce système permet de maintenir opérationnels les équipements hydrauliques et les accessoires de la cabine sans que le moteur du camion ne fonctionne. Étant donné que certains véhicules sont immobiles durant une partie importante de leur temps de fonctionnement, l'usure du moteur, le bruit, la consommation de carburant ainsi que les émissions de GES sont considérablement réduits à l'aide de cette technologie qui élimine le ralenti moteur inutile.

### Véhicule léger 100 % électrique : BYD e6

Le CGER a fait l'essai de ce tout premier véhicule entièrement électrique. Ce véhicule est un produit chinois du manufacturier BYD (*Build Your Dreams*), qui est actuellement le plus important vendeur de véhicules électriques dans le monde annuellement. L'essai avait pour objectif de faire l'analyse de l'utilisation potentielle de ce véhicule dans le parc de véhicules du gouvernement du Québec ainsi que de sa correspondance aux besoins de la clientèle du CGER.

### Véhicule léger à hydrogène : Hyundai Tucson

En collaboration avec l'Institut de recherche sur l'hydrogène (IRH), le CGER participe aux essais du seul véhicule de type pile à combustible alimenté à l'hydrogène disponible au Québec. L'objectif principal est de faire l'analyse de l'utilisation potentielle de cette source d'énergie dans le domaine des transports et d'émettre des recommandations quant à une éventuelle utilisation dans le parc de véhicules du gouvernement du Québec.

L'engagement du CGER dans l'électrification des transports et sa volonté à trouver des solutions afin de réduire ses émissions de gaz à effet de serre ainsi que celles de sa clientèle ont amené l'organisation à conclure un partenariat pour être les premiers à faire l'essai d'un véhicule électrique de type pile à combustible alimenté à l'hydrogène au Québec.

# LES RÉSULTATS DES ENGAGEMENTS ÉNONCÉS DANS LA DÉCLARATION DE SERVICES À LA CLIENTÈLE

Dans la Déclaration de services à la clientèle disponible dans le site Web, le CGER a pris les engagements suivants :

→ Offrir des services de qualité ;

→ Fournir au client un véhicule conforme à ses besoins ;

→ Fournir un service de dépannage ;

→ Traiter les plaintes efficacement.

## ENGAGEMENT 1

Offrir au client un service de qualité dans tous les ateliers de mécanique. Pour ce faire, répondre au client de façon courtoise et entretenir ou réparer son véhicule dans les délais convenus.

QUALITÉ DU SERVICE

| NOMBRE TOTAL DE RÉPARATIONS ET D'ENTRETIENS | PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT LE SERVICE EN ATELIER | RÉSULTAT (%) |
|---|---|---|
| 75 970 | 5 | 99,99 |

Pour garantir le respect de cet engagement, le CGER doit veiller à ce que le service soit courtois et que l'entretien ou la réparation du véhicule du client soit fait dans les délais convenus. Parmi les plaintes déposées en 2016-2017, aucune plainte concernant les explications reçues du personnel des ateliers de mécanique ne se rattache à cet engagement.

## ENGAGEMENT 2

Fournir au client un véhicule conforme à ses besoins et au moment convenu avec lui.

CONFORMITÉ DES VÉHICULES

| | LOURDS | LÉGERS | TOTAL |
|---|---|---|---|
| Nombre total de véhicules livrés[a] | 147 | 847 | 994 |
| Nombre de véhicules livrés conformément aux spécifications et à la date convenue avec le client[b] | 107 | 699 | 806 |
| Pourcentage de conformité (%) | 72,8 % | 82,5 % | 81,1 % |

a Exclut les véhicules non assignés à un client en particulier lors de la commande et exclut également les équipements.
b Inclut les prêts de véhicules et les véhicules maintenus en état de fonctionnement en attendant ceux qui sont commandés.

Les 994 véhicules livrés en 2016-2017 étaient conformes aux spécifications, mais 187 n'ont pas été livrés à la date convenue. Il est important de noter que le CGER ne contrôle pas toutes les étapes relatives à l'achat et à la livraison des véhicules légers. Il n'est pas responsable de la gestion de l'acquisition de ces véhicules et doit également composer avec les délais de livraison des fabricants. Un seul véhicule non conforme l'était en raison du non-respect de l'ensemble des spécifications requises par le client. Prendre note que les livraisons annuelles des véhicules en location de type court terme sont incluses dans le présent calcul.

## ENGAGEMENT 3

Fournir un service de dépannage, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, pour toute réparation ou tout remorquage concernant un véhicule ou un équipement connexe loué au CGER, et ce, par l'entremise de la ligne 1 888 314-CGER.

NOMBRE DE DÉPANNAGES ET DE PLAINTES ENREGISTRÉES

| NOMBRE TOTAL DE DÉPANNAGES | PLAINTES ENREGISTRÉES CONCERNANT CE SERVICE | RÉSULTAT (%) |
|---|---|---|
| 2 542 | 1 | 99,96 |

Pour vérifier si cet engagement a été respecté, il faut s'assurer que le service a été efficace, 24 heures sur 24 et 7 jours sur 7, et qu'aucune plainte n'a été enregistrée au sujet de l'absence de réponse ou de prise en charge du service de dépannage. En 2016-2017, le CGER a reçu une plainte concernant ce service.

## ENGAGEMENT 4

Retourner un appel dans un délai d'un jour ouvrable suivant la réception d'une plainte formulée verbalement. Envoyer un accusé de réception dans les 10 jours ouvrables, dans le cas d'une plainte écrite. Dans les deux cas, indiquer le nom d'une personne-ressource et le délai prévu pour le traitement de la plainte.

NOMBRE DE PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS

| TYPE DE PLAINTE | NOMBRE TOTAL DE PLAINTES | PLAINTES POUR LESQUELLES L'ACCUSÉ DE RÉCEPTION A ÉTÉ ENVOYÉ DANS LES DÉLAIS PRÉVUS | RÉSULTAT (%) |
|---|---|---|---|
| Plainte verbale | 1 | 1 | 100 |
| Plainte écrite | 8 | 7 | 88 |

## AUTRES RÉSULTATS

Voici quelques résultats dont le CGER s'est servi pour établir certains ratios administratifs et coûts de revient.

COUVERTURE DES COÛTS ADMINISTRATIFS

| | 2016-2017 | 2015-2016 |
|---|---|---|
| Total des dépenses administratives ($) | 6 588 623 | 6 782 575 |
| Total des revenus de location et des revenus générés par les travaux à taux horaire ($) | 98 854 914 | 96 937 075 |
| RÉSULTAT (%) | 6,66 | 7,00 |

COÛT D'EXPLOITATION PAR UNITÉ PONDÉRÉE

| | 2016-2017 | 2015-2016 |
|---|---|---|
| Coût des opérations d'entretien du parc du CGER ($) | 44 682 409 | 43 086 326 |
| Nombre total d'unités pondérées[a] | 7 405,97 | 7 305,17 |
| RÉSULTAT ($ par unité pondérée) | 6 033 | 5 898 |

COÛT DE REVIENT DES ATELIERS DE MÉCANIQUE

| | 2016-2017 | 2015-2016 |
|---|---|---|
| Total des coûts imputables aux opérations ($) | 30 964 549 | 31 012 445 |
| Nombre d'heures de travail disponibles | 381 746 | 378 726 |
| RÉSULTAT ($ par heure) | 81,11 | 81,89 |

a Unité pondérée signifie ici « unité ajustée en fonction de la période d'utilisation », soit « unité active équivalent temps plein ».

# LES ÉTATS FINANCIERS 2016-2017 DU FONDS DE GESTION DE L'ÉQUIPEMENT ROULANT

## RAPPORT DE L'AUDITEUR INDÉPENDANT





**Deloitte**

Au comité de direction du
Fonds de gestion de l'équipement roulant
Et Monsieur le Sous-Ministre,

Nous avons effectué l'audit des états financiers ci-joints du Fonds de gestion de l'équipement roulant, qui comprennent l'état de la situation financière au 31 mars 2017, les états des résultats et excédent, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé à cette date, ainsi qu'un résumé des principales méthodes comptables et d'autres informations explicatives.

**Responsabilité de la direction pour les états financiers**

La direction est responsable de la préparation et de la présentation fidèle de ces états financiers conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, ainsi que du contrôle interne qu'elle considère comme nécessaire pour permettre la préparation d'états financiers exempts d'anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs.

**Responsabilité de l'auditeur**

Notre responsabilité consiste à exprimer une opinion sur les états financiers, sur la base de notre audit. Nous avons effectué notre audit selon les normes d'audit généralement reconnues du Canada. Ces normes requièrent que nous nous conformions aux règles de déontologie et que nous planifiions et réalisions l'audit de façon à obtenir l'assurance raisonnable que les états financiers ne comportent pas d'anomalies significatives.

Un audit implique la mise en œuvre de procédures en vue de recueillir des éléments probants concernant les montants et les informations fournis dans les états financiers. Le choix des procédures relève du jugement de l'auditeur, et notamment de son évaluation des risques que les états financiers comportent des anomalies significatives, que celles-ci résultent de fraudes ou d'erreurs. Dans l'évaluation de ces risques, l'auditeur prend en considération le contrôle interne de l'entité portant sur la préparation et la présentation fidèle des états financiers afin de concevoir des procédures d'audit appropriées aux circonstances, et non dans le but d'exprimer une opinion sur l'efficacité du contrôle interne de l'entité. Un audit comporte également l'appréciation du caractère approprié des méthodes comptables retenues et du caractère raisonnable des estimations comptables faites par la direction, de même que l'appréciation de la présentation d'ensemble des états financiers.

Nous estimons que les éléments probants que nous avons obtenus sont suffisants et appropriés pour fonder notre opinion d'audit avec réserve sur les résultats d'activités, la variation de la dette nette et les flux de trésorerie et notre opinion d'audit non modifiée sur la situation financière.

**Fondement de l'opinion avec réserve sur les résultats d'activités, la variation de la dette nette et les flux de trésorerie**

Nous avons été nommés comme auditeurs du fonds le 23 mars 2017 et, par conséquent, nous n'avons pu observer la prise d'inventaire physique des stocks au début de l'exercice et nous n'avons pas été en mesure de nous assurer des quantités en stock. Puisque les stocks d'ouverture ont une incidence sur la détermination des résultats d'activités, nous n'avons pas été en mesure d'établir si des ajustements des résultats d'activités, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pourraient être nécessaires pour l'exercice terminé le 31 mars 2017.

**Opinion avec réserve sur les résultats d'activités, de la variation de la dette nette et les flux de trésorerie**

À notre avis, à l'exception des incidences possibles du problème décrit dans le paragraphe « Fondement de l'opinion avec réserve sur les résultats d'activités, la variation de la dette nette et les flux de trésorerie », les états des résultats et excédent, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie donnent, dans tous leurs aspects significatifs, une image fidèle des résultats de ses activités, de la variation de la dette nette et de ses flux de trésorerie de Fonds de gestion de l'équipement roulant pour l'exercice terminé le 31 mars 2017 conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

**Opinion sur la situation financière**

À notre avis, l'état de la situation financière donne, dans tous ses aspects significatifs, une image fidèle de la situation financière de Fonds de gestion de l'équipement roulant au 31 mars 2017, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public.

**Autre point**

L'état de la situation financière au 31 mars 2016, et les états des résultats et excédent, de la variation de la dette nette et des flux de trésorerie pour l'exercice terminé le 31 mars 2016 ne sont pas audités.

Deloitte S.E.N.C.R.L./s.r.l.

Société de comptables professionnels agréés

Le 19 juin 2017

[1] CPA, auditrice, CMA, permis de comptabilité publique n° A126371

**Deloitte** S.E.N.C.R.L./s.r.l. 925, Grande Allée Ouest Bureau 400
Québec (Québec) G1S 4Z4 Canada
Tél. : 418-624-3333, Téléc. : 418-624-0414
www.deloitte.ca

# RÉSULTATS ET EXCÉDENT
## DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2017

| | BUDGET | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|---|
| **REVENUS** | | | |
| Location | 95 170 025 $ | 92 572 148 $ | 91 043 776 $ |
| Réparations et entretien | 5 689 487 | 6 282 766 | 5 893 299 |
| Carburant | 14 636 829 | 14 094 472 | 13 715 528 |
| Contributions du gouvernement (note 3) | 852 103 | 926 137 | 886 722 |
| Autres | 1 000 819 | 1 333 805 | 966 708 |
| | 117 349 263 | 115 209 328 | 112 506 033 |
| Remises au ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports | – | (6 600 000) | (6 500 000) |
| | 117 349 263 | 108 609 328 | 106 006 033 |
| **CHARGES D'EXPLOITATION** | | | |
| Pièces et autres frais d'exploitation (note 4) | 23 805 183 | 20 660 190 | 18 679 172 |
| Carburant (note 4) | 14 124 540 | 13 613 486 | 13 572 229 |
| Salaires et avantages sociaux | 20 297 094 | 19 313 082 | 19 247 844 |
| Loyers et entretien d'immeubles | 7 591 648 | 6 148 004 | 6 088 995 |
| | 65 818 465 | 59 734 762 | 57 588 240 |
| **CHARGES D'ADMINISTRATION** | | | |
| Salaires et avantages sociaux | 6 558 714 | 6 240 745 | 6 301 616 |
| Loyers et entretien d'immeubles | 504 737 | 408 755 | 466 935 |
| Entretien informatique | 500 491 | 430 848 | 549 570 |
| Frais de bureau | 230 209 | 198 175 | 166 947 |
| Télécommunications | 663 612 | 571 270 | 576 602 |
| Déplacements | 468 704 | 370 687 | 366 765 |
| Contrats de service et honoraires professionnels | 432 057 | 371 936 | 454 575 |
| Publicité et communication | 54 708 | 23 646 | 21 784 |
| Perfectionnement | 268 600 | 250 787 | 276 836 |
| Autres | 1 222 513 | 1 052 400 | 810 772 |
| | 10 904 345 | 9 919 249 | 9 992 402 |
| **AMORTISSEMENT, MOINS-VALUE ET PERTE SUR DISPOSITION** | | | |
| Amortissement et moins-value du matériel roulant lourd | 17 705 696 | 17 291 060 | 17 502 311 |
| Amortissement du matériel roulant léger | 13 973 881 | 13 646 636 | 13 347 265 |
| Amortissement des réservoirs et pompes | 213 146 | 208 154 | 189 414 |
| Amortissement des autres immobilisations corporelles | 470 296 | 459 282 | 466 285 |
| Amortissement du développement informatique | 134 211 | 111 492 | 57 448 |
| Perte (gain) sur disposition d'immobilisations corporelles | 100 000 | 594 837 | (132 040) |
| Perte sur disposition d'immobilisations destinées à la vente | 300 000 | 115 665 | 491 040 |
| | 32 897 230 | 32 427 126 | 31 921 723 |
| **FRAIS FINANCIERS** | | | |
| Intérêts sur marge de crédit | 490 558 | 416 964 | 643 752 |
| Intérêts sur dette à long terme | 5 521 933 | 4 405 177 | 4 656 752 |
| Amortissement des frais d'émission de la dette | 202 732 | 185 170 | 178 210 |
| Intérêts et frais bancaires | 66 000 | 60 360 | 32 613 |
| | 6 281 223 | 5 067 671 | 5 511 327 |
| | 115 901 263 | 107 148 808 | 105 013 692 |
| EXCÉDENT | 1 448 000 | 1 460 520 | 992 341 |
| EXCÉDENT CUMULÉ au début | 11 045 700 | 11 314 084 | 10 321 743 |
| EXCÉDENT CUMULÉ à la fin | 12 493 700 $ | 12 774 604 $ | 11 314 084 $ |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# SITUATION FINANCIÈRE
## AU 31 MARS 2017

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| **ACTIFS FINANCIERS** | | |
| Encaisse (découvert bancaire) | (444 308) $ | 204 526 $ |
| Débiteurs (note 5) | 11 768 554 | 8 869 359 |
| Contributions à recevoir (note 6) | 236 000 | 113 439 |
| Travaux en cours | 97 513 | 111 038 |
| Immobilisations destinées à la vente | 1 648 337 | 1 878 258 |
| Frais d'émission reportés liés aux dettes | 803 925 | 875 394 |
| | 14 110 021 | 12 052 014 |
| **PASSIFS** | | |
| Créditeurs et charges à payer (note 8) | 9 517 479 | 9 841 159 |
| Intérêts courus à payer | 778 177 | 929 849 |
| Revenus perçus d'avance | 1 947 676 | 2 290 197 |
| Avances du Fonds de financement (note 9) | 24 420 291 | 25 903 210 |
| Dettes (note 10) | 170 779 633 | 172 979 225 |
| Contributions reportées (note 11) | 455 612 | 881 749 |
| | 207 898 868 | 212 825 389 |
| **DETTE NETTE** | (193 788 847) | (200 773 375) |
| **ACTIFS NON FINANCIERS (note 13)** | | |
| Immobilisations corporelles (note 14) | 201 905 286 | 207 637 805 |
| Stocks de fournitures (note 15) | 4 026 858 | 3 895 961 |
| Charges payées d'avance | 631 307 | 553 693 |
| | 206 563 451 | 212 087 459 |
| **EXCÉDENT CUMULÉ** | 12 774 604 $ | 11 314 084 $ |

**OBLIGATIONS CONTRACTUELLES (NOTE 16)**

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

Original signé

PAUL-YVAN DESCHÊNES
Administrateur du Fonds

Original signé

MARC LACROIX
Sous-ministre des Transports, de la Mobilité durable
et de l'Électrification des transports

# VARIATION DE LA DETTE NETTE
## DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2017

| | BUDGET | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|---|
| EXCÉDENT | 1 448 000 | 1 460 520 $ | 992 341 $ |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (45 746 688) | (31 394 282) | (32 287 562) |
| *Amortissement et moins-value des immobilisations corporelles* | 32 497 230 | 31 716 624 | 31 562 723 |
| Perte (gain) sur disposition d'immobilisations corporelles | 100 000 | 594 837 | (132 040) |
| Produit de disposition d'immobilisations corporelles | 2 159 046 | 3 461 550 | 2 795 413 |
| | (10 990 412) | 4 378 729 | 1 938 534 |
| Acquisition de stocks de fournitures | (44 988 870) | (34 404 573) | (32 150 318) |
| Acquisition de charges payées d'avance | (868 096) | (631 307) | (553 693) |
| Transferts aux immobilisations destinées à la vente | 1 739 364 | 1 353 790 | 1 642 418 |
| Utilisation de stocks de fournitures | 37 294 156 | 34 273 676 | 32 251 401 |
| Utilisation de charges payées d'avance | 1 238 794 | 553 693 | 868 096 |
| | (5 584 652) | 1 145 279 | 2 057 904 |
| DIMINUTION (AUGMENTATION) DE LA DETTE NETTE | (15 127 064) | 6 984 528 | 4 988 779 |
| DETTE NETTE au début | (208 270 803) | (200 773 375) | (205 762 154) |
| DETTE NETTE à la fin | (223 397 867) $ | (193 788 847) $ | (200 773 375) $ |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# FLUX DE TRÉSORERIE
## DE L'EXERCICE TERMINÉ LE 31 MARS 2017

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| ACTIVITÉS DE FONCTIONNEMENT | | |
| Excédent | 1 460 520 $ | 992 341 $ |
| Éléments sans incidence sur la trésorerie | | |
| Amortissement et moins-value des immobilisations corporelles | 31 716 624 | 31 562 723 |
| Stocks de fournitures | (130 897) | 101 083 |
| Charges payées d'avance | (77 614) | 314 403 |
| Perte (gain) sur disposition d'immobilisations corporelles | 594 837 | (132 040) |
| Virement des contributions reportées | (426 137) | (436 663) |
| Virement des frais d'émission reportés liés aux dettes | 185 170 | 178 210 |
| Virement des revenus perçus d'avance | (438 901) | (540 136) |
| | 31 423 082 | 31 047 580 |
| Variation des actifs financiers et des passifs reliés au fonctionnement | | |
| Débiteurs | (2 899 195) | 5 325 299 |
| Contributions à recevoir | (122 561) | 67 593 |
| Travaux en cours | 13 525 | (16 821) |
| Immobilisations destinées à la vente | 1 583 711 | 2 272 809 |
| Frais d'émission reportés liés aux dettes | (113 701) | (270 859) |
| Créditeurs et charges à payer | (323 680) | (574 414) |
| Intérêts courus à payer | (151 672) | (192 056) |
| | (2 013 573) | 6 611 551 |
| Flux de trésorerie provenant des activités de fonctionnement | 30 870 029 | 38 651 472 |
| ACTIVITÉS D'INVESTISSEMENT EN IMMOBILISATIONS | | |
| Acquisition d'immobilisations corporelles | (31 394 282) | (32 287 562) |
| Produit de disposition d'immobilisations corporelles | 3 461 550 | 2 795 413 |
| Flux de trésorerie provenant des activités d'investissement en immobilisations | (27 932 732) | (29 492 149) |
| ACTIVITÉS DE FINANCEMENT | | |
| Revenus perçus d'avance | 96 380 | 24 507 |
| Avances du Fonds de financement | (1 482 919) | (30 616 961) |
| Dettes effectuées | 27 498 026 | 50 333 973 |
| Dettes remboursées | (29 697 618) | (28 527 793) |
| Flux de trésorerie provenant des activités de financement | (3 586 131) | (8 786 274) |
| AUGMENTATION (DIMINUTION) DE LA TRÉSORERIE | (648 834) | 373 049 |
| TRÉSORERIE au début | 204 526 | (168 523) |
| TRÉSORERIE à la fin | (444 308) $ | 204 526 $ |
| Intérêts payés au cours de l'exercice | 5 002 569 $ | 5 492 755 $ |

Les notes complémentaires font partie intégrante des états financiers.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES
## AU 31 MARS 2017

### 1. STATUTS CONSTITUTIFS ET NATURE DES ACTIVITÉS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant a été constitué le 1er avril 1998 par la Loi sur le ministère des Transports RLRQ, chapitre. M-28. Il est affecté au financement des activités de gestion de l'équipement roulant.

Les surplus accumulés sont versés au Fonds consolidé du revenu aux dates et dans la mesure que détermine le gouvernement.

En vertu des lois fédérale et provinciale de l'impôt sur le revenu, le Fonds de gestion de l'équipement roulant n'est pas assujetti aux impôts sur le revenu.

### 2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES

Les états financiers sont établis selon le *Manuel de comptabilité de CPA Canada pour le secteur public*. L'utilisation de toute autre source dans l'application de méthodes comptables doit être cohérente avec ce dernier.

La préparation des états financiers du Fonds de gestion de l'équipement roulant, conformément aux Normes comptables canadiennes pour le secteur public, exige le recours à des estimations et des hypothèses. Ces dernières ont des incidences à l'égard de la comptabilisation des actifs et passifs, de la présentation des actifs et passifs éventuels à la date des états financiers ainsi que de la comptabilisation des revenus et des charges de l'exercice présentés dans les états financiers. Des estimations et des hypothèses ont été utilisées pour évaluer les principaux éléments, soit la durée de vie utile des immobilisations, leur valeur résiduelle, etc. Les résultats réels peuvent différer des meilleures prévisions établies par la direction.

#### REVENUS

Les revenus de location sont constatés au fur et à mesure que les services sont rendus.

Les revenus de réparations sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilisation du profit à l'achèvement des travaux.

Les autres revenus sont comptabilisés selon la méthode de la comptabilité d'exercice. Les revenus, y compris les gains, sont comptabilisés dans l'exercice au cours duquel ont eu lieu les opérations ou les faits dont ils découlent.

Les contributions sont comptabilisées dans les revenus de l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui leur donnent lieu, dans la mesure où ils sont autorisés, où les critères d'admissibilité sont rencontrés et où une estimation raisonnable des montants en cause est possible.

Les revenus et les contributions relatifs au financement des immobilisations reportés sont comptabilisés à titre de revenus lorsqu'ils sont autorisés par le cédant et que tous les critères d'admissibilité sont atteints, sauf s'ils sont assortis de stipulations qui créent une obligation répondant à la définition d'un passif. Si un passif est créé, la comptabilisation à titre de revenu a lieu au fur et à mesure que les stipulations relatives à ce passif sont rencontrées.

#### CHARGES D'EXPLOITATION ET AUTRES CHARGES

Les charges d'exploitation et autres charges comprennent le coût des ressources qui sont consommées dans le cadre des activités de fonctionnement de l'exercice et qui peuvent être rattachées à ces activités.

#### ACTIFS FINANCIERS

**Trésorerie**

La trésorerie se compose de l'encaisse et, le cas échéant, du découvert bancaire.

**Contributions à recevoir**

Les contributions à recevoir sont constatées dans l'exercice au cours duquel surviennent les faits qui donnent lieu à ces contributions, dans la mesure où elles ont été autorisées, que l'entité a satisfait aux critères d'admissibilité, s'il en est, et qu'il est possible de faire une estimation raisonnable des montants en cause.

**Travaux en cours**

Les travaux en cours représentent les réparations inachevées devant être facturées à la fin de celles-ci. Ils sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation, déduction faite des montants facturés. Le coût peut être constitué du coût direct de la main-d'œuvre ainsi que d'autres coûts directs.

**Immobilisations destinées à la vente**

Les immobilisations destinées à la vente sont évaluées au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES
AU 31 MARS 2017

## 2. PRINCIPALES CONVENTIONS COMPTABLES (*SUITE*)

PASSIFS

**Dette**

Les emprunts liés à la dette sont comptabilisés au montant encaissé au moment de leur émission.

Les frais d'émission liés aux emprunts sont reportés et amortis sur la durée de chaque emprunt selon la méthode linéaire. Le solde non amorti est inclus aux frais d'émission reportés liés aux dettes.

**Contributions reportées**

Les rentrées grevées d'affectations d'origine externe sont constatées à titre de revenus dans l'exercice au cours duquel les ressources sont utilisées aux fins prescrites. Celles reçues avant l'exercice au cours duquel elles sont utilisées sont présentées à titre de contributions reportées jusqu'à ce que les ressources soient utilisées aux fins prescrites.

Les contributions du gouvernement relatives au financement des immobilisations reportées sont virées aux revenus au fur et à mesure que les stipulations relatives à ce passif sont rencontrées.

**Avantages sociaux futurs**

***Régimes de retraite***

La comptabilité des régimes à cotisations déterminées est appliquée aux régimes interemployeurs à prestations déterminées gouvernementaux, étant donné que le Fonds ne dispose pas de suffisamment d'informations pour appliquer la comptabilité des régimes à prestations déterminées.

ACTIFS NON FINANCIERS

**Immobilisations corporelles**

Les immobilisations sont comptabilisées au coût et amorties selon la méthode d'amortissement linéaire, en fonction de leur durée de vie utile en tenant compte d'une valeur résiduelle exprimée en pourcentage du coût.

Les immobilisations en cours de construction, de développement ou de mise en valeur ne font pas l'objet d'amortissement avant leur mise en service.

Les immobilisations acquises par donation ou pour une valeur symbolique sont comptabilisées à leur juste valeur au moment de leur acquisition.

| | DURÉE DE VIE | VALEUR RÉSIDUELLE |
|---|---|---|
| Matériel et équipement | 3 à 15 ans | 0 % à 15 % |
| Développement informatique | 5 ans | – |
| Améliorations locatives | 5 ans | – |

**Réduction de valeurs sur immobilisations corporelles**

Lorsqu'une immobilisation corporelle ne contribue plus à la capacité de l'entité de fournir des biens et services, ou que la valeur des avantages économiques futurs qui se rattache à l'immobilisation corporelle est inférieure à sa valeur comptable nette, le coût de l'immobilisation corporelle est réduit pour refléter sa baisse de valeur. Aucune reprise sur réduction de valeur n'est permise.

Les moins-values nettes sur immobilisations corporelles doivent être passées en charges dans l'état des résultats et excédent.

**Stocks de fournitures**

Les stocks se composent de pièces et de carburant qui seront consommés dans le cours normal des opérations au cours du ou des prochains exercices financiers. Ces stocks sont évalués au moindre du coût et de la valeur de réalisation nette. Le coût est calculé selon la méthode du coût moyen.

**Charges payées d'avance**

Les charges payées d'avance représentent des débours effectués avant la fin de l'exercice pour des services dont le Fonds bénéficiera au cours du ou des prochains exercices. Ces frais sont imputés aux charges au moment où le Fonds bénéficiera des services acquis.

## 3. CONTRIBUTIONS DU GOUVERNEMENT

Les contributions proviennent du gouvernement provincial. Ces sommes correspondent aux montants gagnés au cours de l'exercice et au virement des contributions reportées.

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Virement des contributions reportées, Véhicules électriques | 426 137 $ | 436 663 $ |
| Programme Roulez électrique | 500 000 | 318 000 |
| Programme Branché au travail | – | 132 059 |
| | 926 137 $ | 886 722 $ |

# NOTES COMPLÉMENTAIRES
## AU 31 MARS 2017

## 4. CHARGES D'EXPLOITATION

PIÈCES ET AUTRES FRAIS D'EXPLOITATION

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Stocks au début | 3 078 632 $ | 3 107 097 $ |
| Achat de pièces, réparations externes, immatriculations et autres | 20 672 684 | 18 650 707 |
| Stocks à la fin | (3 091 126) | (3 078 632) |
| | 20 660 190 $ | 18 679 172 $ |

CARBURANT

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Stocks au début | 817 329 $ | 889 947 $ |
| Achat de carburant, entretien et permis pétrolier | 13 731 889 | 13 499 611 |
| Stocks à la fin | (935 732) | (817 329) |
| | 13 613 486 $ | 13 572 229 $ |

## 5. DÉBITEURS

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports | 706 949 $ | 480 293 $ |
| Autres ministères et organismes | 4 898 809 | 3 882 892 |
| Municipalités et autres | 6 162 796 | 4 506 174 |
| | 11 768 554 $ | 8 869 359 $ |

## 6. CONTRIBUTIONS À RECEVOIR

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Ministère de l'Énergie et des Ressources naturelles | | |
| Programme Roulez électrique | 236 000 $ | 80 000 $ |
| Programme Branché au travail | – | 33 439 |
| | 236 000 $ | 113 439 $ |

## 7. EMPRUNT TEMPORAIRE

Le Fonds dispose d'une autorisation d'emprunt temporaire du ministère des Finances d'un montant maximal de 10 000 000 $, au taux préférentiel de la Banque du Canada. Les intérêts sont payables le 30 juin et le 31 décembre de chaque année et l'emprunt est renouvelable le 31 mars 2018. Le taux d'intérêt au 31 mars 2017 est de 2,70 % (2,70 % en 2016).

## 8. CRÉDITEURS ET CHARGES À PAYER

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Fournisseurs | 8 473 968 $ | 9 027 748 $ |
| Taxes de vente | 472 610 | 418 242 |
| Salaires et avantages sociaux | 570 901 | 395 169 |
| | 9 517 479 $ | 9 841 159 $ |

## 9. AVANCES DU FONDS DE FINANCEMENT

Le Fonds est autorisé, par décret du gouvernement du Québec, à contracter une marge de crédit de 75 000 000 $, et ce, jusqu'au 31 mars 2020, auprès du ministre des Finances, à titre de gestionnaire du Fonds de financement. Le taux d'intérêt quotidien correspond à la moyenne des taux des acceptations bancaires pour un mois, plus une marge de 0,3 %. Le taux au 31 mars 2017 est de 1,214 % (1,200 % en 2016).

# NOTES COMPLÉMENTAIRES
## AU 31 MARS 2017

### 10. DETTES

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| FONDS DE FINANCEMENT DU GOUVERNEMENT DU QUÉBEC | | |
| BILLETS PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR VERSEMENT ANNUEL : | | |
| 5,788 %, 725 583 $, échéant le 16 juillet 2018 | 1 451 165 $ | 2 176 748 $ |
| 4,855 %, 1 000 000 $, échu le 1er décembre 2016 | – | 1 000 000 |
| 5,065 %, 900 000 $, échéant le 1er décembre 2017 | 5 400 000 | 6 300 000 |
| 4,418 %, 400 000 $, échéant le 1er décembre 2017 | 2 800 000 | 3 200 000 |
| 4,542 %, 700 000 $, échéant le 1er décembre 2018 | 1 400 000 | 2 100 000 |
| 4,180 %, 540 000 $, échéant le 1er juin 2017 | 4 320 000 | 4 860 000 |
| 4,060 %, 450 000 $, échu le 1er décembre 2016 | – | 1 800 000 |
| 4,340 %, 750 000 $, échéant le 1er décembre 2019 | 2 250 000 | 3 000 000 |
| 4,775 %, 233 333 $, échéant le 17 mai 2024 | 1 866 667 | 2 100 000 |
| 3,724 %, 1 400 000 $, échéant le 1er décembre 2021 | 7 000 000 | 8 400 000 |
| 4,056 %, 600 000 $, échéant le 16 juillet 2025 | 5 400 000 | 6 000 000 |
| 2,089 %, 450 000 $, échéant le 1er juin 2017 | 450 000 | 900 000 |
| 3,122 %, 380 000 $, échéant le 1er décembre 2021 | 1 900 000 | 2 280 000 |
| 2,390 %, 433 333 $, échéant le 1er juin 2018 | 4 333 333 | 4 766 667 |
| 2,140 %, 300 000 $, échu le 1er décembre 2016 | – | 300 000 |
| 3,067 %, 400 000 $, échéant le 1er septembre 2023 | 4 400 000 | 4 800 000 |
| 1,941 %, 2 000 000 $, échéant le 1er décembre 2017 | 2 000 000 | 4 000 000 |
| 1,752 %, 1 000 000 $, échu le 1er décembre 2016 | – | 1 000 000 |
| 2,757 %, 1 000 000 $, échéant le 1er décembre 2018 | 2 000 000 | 3 000 000 |
| 2,857 %, 750 000 $, échéant le 1er septembre 2023 | 9 000 000 | 9 750 000 |
| 2,857 %, 1 000 000 $, échéant le 1er septembre 2023 | 7 000 000 | 8 000 000 |
| 2,611 %, 875 000 $, échéant le 1er décembre 2019 | 2 625 000 | 3 500 000 |
| 2,577 %, 1 500 000 $, échéant le 1er septembre 2020 | 6 000 000 | 7 500 000 |
| 2,031 %, 1 750 000 $, échéant le 21 août 2019 | 10 500 000 | 12 250 000 |
| 2,904 %, 2 000 000 $, échéant le 1er septembre 2024 | 16 000 000 | 18 000 000 |
| 2,218 %, 333 333 $, échéant le 1er décembre 2020 | 1 333 333 | 1 666 666 |
| 1,935 %, 2 200 000 $, échéant le 1er septembre 2025 | 19 800 000 | 22 000 000 |
| 1,577 %, 642 857 $, échéant le 1er décembre 2020 | 8 357 143 | 9 000 000 |
| 1,181 %, 300 000 $, échéant le 1er décembre 2019 | 900 000 | 1 200 000 |
| 1,329 %, 2 000 000 $, échéant le 21 février 2020 | 6 000 000 | – |
| 2,194 %, 3 000 000 $, échéant le 21 février 2024 | 21 000 000 | – |
| BILLET PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLE PAR VERSEMENT SEMESTRIEL : | | |
| 1,493 %, 1 636 364 $, échéant le 1er septembre 2021 | 14 727 273 | 18 000 000 |
| | 170 213 914 | 172 850 081 |
| SOCIÉTÉ QUÉBÉCOISE DES INFRASTRUCTURES | | |
| EFFETS À PAYER PORTANT INTÉRÊTS À TAUX FIXE, REMBOURSABLES PAR MENSUALITÉS EN CAPITAL ET INTÉRÊT : | | |
| 2,150 %, 453 $, échéant le 1er novembre 2020 | 19 168 | 24 139 |
| 2,150 %, 562 $, échéant le 1er novembre 2020 | 23 774 | 29 940 |
| 2,150 %, 561 $, échéant le 1er janvier 2021 | 24 765 | 30 897 |
| 2,150 %, 776 $, échéant le 1er février 2021 | 34 934 | 44 168 |
| 2,370 %, 3 258 $, échéant le 1er septembre 2021 | 166 704 | – |
| 2,370 %, 1 072 $, échéant le 1er octobre 2021 | 55 816 | – |
| 2,370 %, 3 329 $, échéant le 1er novembre 2021 | 176 303 | – |
| 2,450 %, 1 137 $, échéant le 1er mars 2022 | 64 255 | – |
| | 565 719 | 129 144 |
| | 170 779 633 $ | 172 979 225 $ |

# NOTES COMPLÉMENTAIRES
# AU 31 MARS 2017

## 10. DETTES (*SUITE*)

ÉCHÉANCIERS DE LA DETTE AU 31 MARS 2017 :

| | |
|---|---|
| 2018 | 41 338 137 $ |
| 2019 | 29 837 543 |
| 2020 | 28 764 898 |
| 2021 | 23 622 646 |
| 2022 | 13 666 408 |
| 2023 et suivantes | 33 550 001 |
| | 170 779 633 $ |

## 11. CONTRIBUTIONS REPORTÉES

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Solde au début | 881 749 $ | 1 318 412 $ |
| Virement | (426 137) | (436 663) |
| Solde à la fin | 455 612 $ | 881 749 $ |

## 12. AVANTAGES SOCIAUX

### Régimes de retraite

Les employés participent au Régime de retraite des employés du gouvernement et des organismes publics (RREGOP), au Régime de retraite du personnel d'encadrement (RRPE) et au Régime de retraite des agents de la paix en services correctionnels (RRAPSC). Ces régimes sont des régimes interemployeurs à prestations déterminées, administrés par la Commission administrative des régimes de retraite et d'assurances, et comportent des garanties à la retraite et au décès. Le Fonds de gestion de l'équipement roulant contribue à ces régimes pour une somme égale aux cotisations versées par les participants. Les obligations du Fonds de gestion de l'équipement roulant envers ces régimes gouvernementaux se limitent à ses cotisations à titre d'employeur.

Les cotisations imputées aux opérations courantes s'élèvent à 1 536 769 $ (1 491 359 $ en 2016).

### Vacances et congés de maladie

Les vacances et les congés de maladie du Fonds remboursés par le gouvernement du Québec et constatés aux résultats de l'exercice s'établissent à 116 237 $ (424 285 $ en 2016).

## 13. ACTIFS NON FINANCIERS

Le Fonds de gestion de l'équipement roulant comptabilise les immobilisations corporelles et les autres actifs non financiers à titre d'actifs étant donné qu'ils peuvent servir à fournir des services dans des exercices ultérieurs.

## 14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES

| | MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT | DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE | AMÉLIORATIONS LOCATIVES | 2017 |
|---|---|---|---|---|
| COÛT | | | | |
| Solde au début | 376 125 694 $ | 3 063 416 $ | 208 168 $ | 379 397 278 $ |
| Acquisitions | 31 002 572 | 133 232 | 258 478 | 31 394 282 |
| Dispositions | (15 902 518) | – | – | (15 902 518) |
| Transferts aux immobilisations destinées à la vente** | (9 775 995) | – | – | (9 775 995) |
| Solde à la fin | 381 449 753 | 3 196 648 | 466 646 | 385 113 047 |
| AMORTISSEMENT CUMULÉ | | | | |
| Solde au début | 168 939 062 | 2 612 243 | 208 168 | 171 759 473 |
| Amortissement | 31 588 704 | 111 491 | 16 429 | 31 716 624 |
| Dispositions | (11 846 131) | – | – | (11 846 131) |
| Transferts aux immobilisations destinées à la vente** | (8 422 205) | – | – | (8 422 205) |
| Solde à la fin | 180 259 430 | 2 723 734 | 224 597 | 183 207 761 |
| VALEUR COMPTABLE NETTE | 201 190 323 $ | 472 914 $ | 242 049 $ | 201 905 286 $* |

* Comprend des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 208 742 $ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

** Les transferts aux immobilisations destinées à la vente n'ont aucun impact sur le flux de trésorerie.

# NOTES COMPLÉMENTAIRES
## AU 31 MARS 2017

### 14. IMMOBILISATIONS CORPORELLES (*SUITE*)

| | MATÉRIEL ET ÉQUIPEMENT | DÉVELOPPEMENT INFORMATIQUE | AMÉLIORATIONS LOCATIVES | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|---|---|
| COÛT | | | | |
| Solde au début | 373 522 302 $ | 2 878 868 $ | 208 168 $ | 376 609 338 $ |
| Acquisitions | 32 103 014 | 184 548 | | 32 287 562 |
| Dispositions | (18 373 251) | – | – | (18 373 251) |
| Transferts aux immobilisations destinées à la vente** | (11 126 371) | – | – | (11 126 371) |
| Solde à la fin | 376 125 694 | 3 063 416 | 208 168 | 379 397 278 |
| AMORTISSEMENT CUMULÉ | | | | |
| Solde au début | 162 627 618 | 2 554 795 | 208 168 | 165 390 581 |
| Amortissement | 31 505 275 | 57 448 | | 31 562 723 |
| Dispositions | (15 709 878) | – | – | (15 709 878) |
| Transferts aux immobilisations destinées à la vente** | (9 483 953) | – | – | (9 483 953) |
| Solde à la fin | 168 939 062 | 2 612 243 | 208 168 | 171 759 473 |
| VALEUR COMPTABLE NETTE | 207 186 632 $ | 451 173 $ | – $ | 207 637 805 $* |

* Comprend des immobilisations en cours de construction, en développement ou en mise en valeur, pour un montant total de 266 177 $ en matériel et équipement. Aucune dépense d'amortissement n'est associée à ces immobilisations.

** Les transferts aux immobilisations destinées à la vente n'ont aucun impact sur le flux de trésorerie.

### 15. STOCKS DE FOURNITURES

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Pièces | 3 091 126 $ | 3 078 632 $ |
| Carburant | 935 732 | 817 329 |
| | 4 026 858 $ | 3 895 961 $ |

### 16. OBLIGATIONS CONTRACTUELLES

Dans le cadre de ses opérations, le Fonds s'est engagé à verser au cours du prochain exercice les montants suivants :

| | 2017 | 2016 (NON AUDITÉ) |
|---|---|---|
| Acquisitions d'immobilisations | 15 087 405 $ | 10 819 131 $ |
| Approvisionnement en biens et services | 206 218 | 91 568 |
| | 15 293 623 $ | 10 910 699 $ |

### 17. APPARENTÉS

Certains services de soutien administratif et technique fournis par le ministère des Transports, de la Mobilité durable et de l'Électrification des transports, dont la juste valeur ne peut être déterminée au prix d'un effort raisonnable, ne sont pas comptabilisés dans l'état des résultats et excédent.

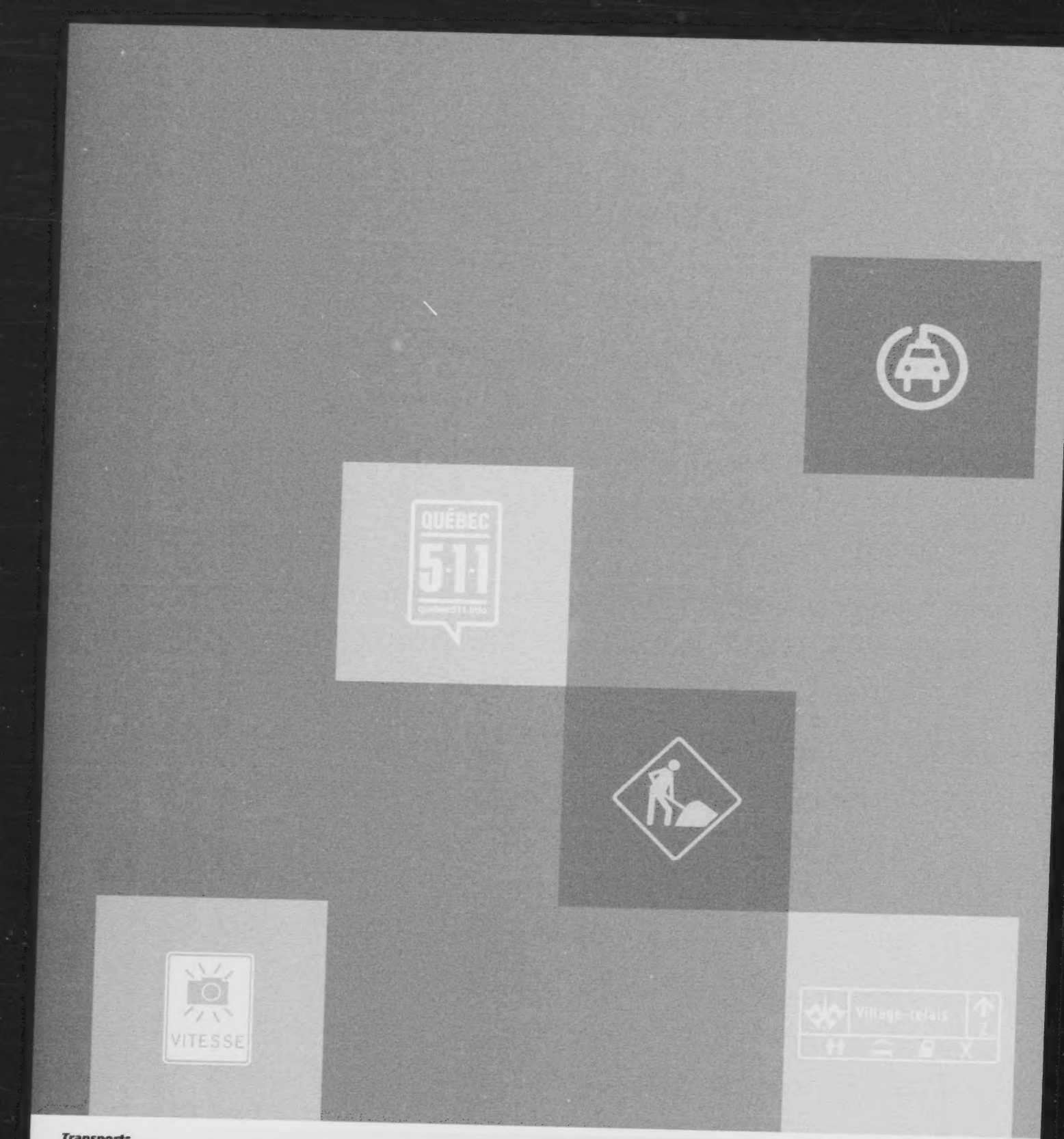
En plus des opérations entre apparentés déjà divulguées dans les états financiers et qui sont comptabilisées à la valeur d'échange, le Fonds est apparenté avec tous les ministères et les fonds spéciaux ainsi qu'avec tous les organismes et entreprises contrôlés directement ou indirectement par le gouvernement du Québec ou soumis à un contrôle conjoint. Le Fonds n'a effectué aucune opération commerciale avec ces apparentés autrement que dans le cours normal de ses activités et aux conditions commerciales habituelles. Ces opérations ne sont pas divulguées distinctement aux états financiers.

### 18. ÉVÉNEMENT POSTÉRIEUR À LA DATE DES ÉTATS FINANCIERS

Le 6 avril 2017, en raison d'une défectuosité mécanique, un déversement accidentel d'hydrocarbure s'est produit sur le site de distribution de carburant situé à la Malbaie. Les travaux de récupération du produit et de décontamination du sol entrepris rapidement ont permis de circonscrire le déversement. Selon les estimés de la direction, les coûts pour l'ensemble de l'opération de décontamination et de réhabilitation sont estimés à moins de 200 000 $. Les opérations de distribution de carburant ont rapidement été relocalisées.

### 19. CHIFFRES COMPARATIFS

Certains chiffres de 2016 ont été reclassés pour les rendre conformes à la présentation adoptée en 2017.




*Transports,*
*Mobilité durable*
*et Électrification*
*des transports*
Québec

transports.gouv.qc.ca